

LA VIE AU GRAND AIR



Publications Pierre Lafitte & C^o
 Je sais tout / Fermes & Châteaux / Femina
 Musica / Le Petit Magazine / 90, Avenue des Champs-Élysées / Paris

Le Cross-Country de la Vie au Grand Air

Le vainqueur Welding (1) et le second J. Bailly (3)
 tous deux des Sutton Harriers

Abonnements :
 Paris et Départements, " " 24 francs
 Etranger " " " " 28 —
 Changement d'adresse 0 fr. 75

PHARES BLÉRIOT

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Voiture de Tourisme **BRILLIÉ** EUGÈNE

Construite par **SCHNEIDER & C^{ie}**, du Creusot
DANS LEURS ATELIERS DU HAVRE
PARIS, 67, rue de Miromesnil, PARIS

TARIF des volumes brochés et reliés des Publications Pierre LAFITTE

LA VIE AU GRAND AIR	Brochés	Reliés	JE SAIS TOUT	Brochés	Reliés
Années 1898, 1899, 1900, 1901.....	Epuisées	25 fr.	1 ^{er} semestre 1905.....	12 fr.	13 fr.
Années 1902, 1903, 1904.....	15 fr.	16 fr.	2 ^e semestre 1905 et semestres suivants.....	7 fr.	8 fr.
Semestres 1905, 1906.....	12 fr.	13 fr.	MUSICA		
FEMINA			Années 1901 à 1906, chaque année comprenant 1 vol. de musique et 1 vol. de texte.....	12 fr.	13 fr.
Années 1900 à 1906.....	12 fr.	13 fr.	LE PETIT MAGAZINE		
FERMES ET CHATEAUX			Année 1906.....	12 fr.	13 fr.
Année 1905-1906.....	12 fr.	13 fr.	LA JOIE DES ENFANTS		
Un album comique, broché.....	3 fr.	Relié.....			5 fr.

Expédition franco pour la France; pour les colonies et l'étranger, 3 fr. en sus.

PNEU CUIR **VULCAN** CONCOURS DU BANDAGE 1905 COUPE DU MATIN 1^{er} PRIX

P. BUCHILLET & C^{ie}
47, Rue St Ferdinand, PARIS

HERNIE GUÉRISSE

par le Nouveau **BANDAGE MEYRIGNAC**
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps. Il appuie le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue. **MEYRIGNAC**, Spécialiste-Herniaire, 224, Rue St-Honoré, Paris.

AUTOMOBILES MOTOBLOC

Les meilleures Voitures de tourisme

102, rue des Vivants BORDEAUX

Etablissements Bergougnan & C^{ie}

PNEU LE GAULOIS Clermont-Ferrand

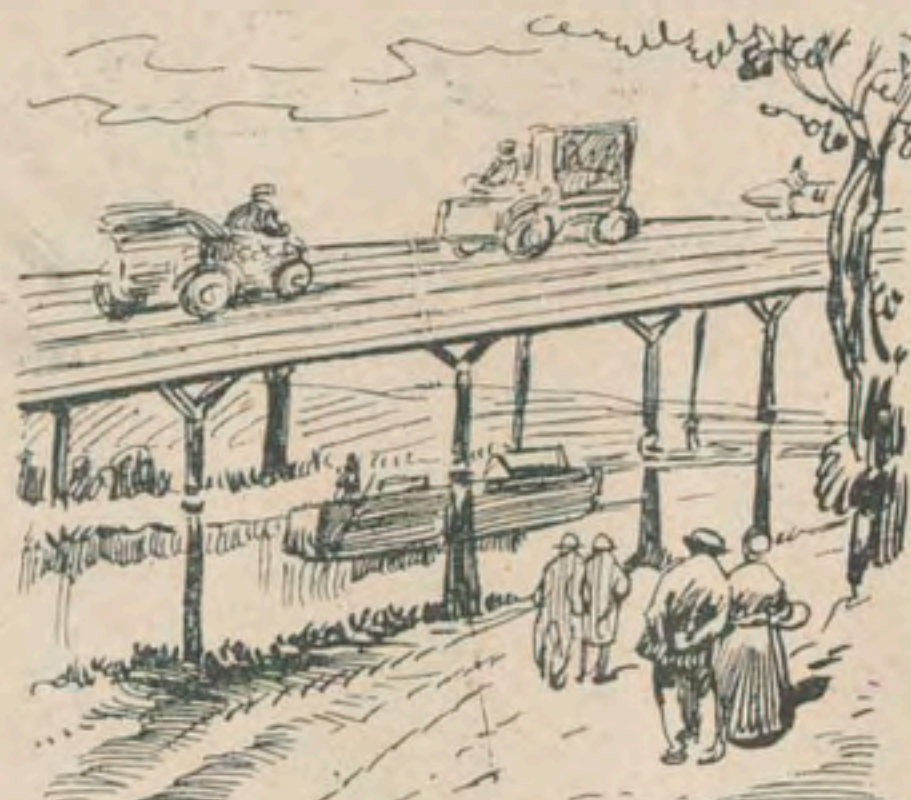
La Semaine Comique, par Henriot.



— Il y a tellement d'automobiles à Paris que j'ai une peur horrible quand je vais en voiture...
— Ce ne sont pas les autos qui sont dangereux! Ce sont les mauvais cochers de fiacre!



— Un autodrome en Angleterre! veinards d'anglais!
— Oui, mais ils ne veulent pas construire le tunnel sous-marin, pour que notre industrie n'aille pas battre la leur!



Un bel autodrome facile à construire. Elever un large plancher de fer au-dessus de tous les canaux ou rivières de France.



— Construire un autodrome?... il me semble que c'est facile; les terrains ne vous manquent pas à Paris?
— Mais pas du tout... ce qu'il nous faut, c'est une route, sans caniveaux, sans chiens et sans bourgeois, de Paris à Perpignan!

CYCLES & MOTOCYCLES de toutes Marques. APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES de toutes Marques PAYABLES EN 12 MOIS

A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS (2^e).
(CATALOGUE FRANCO).

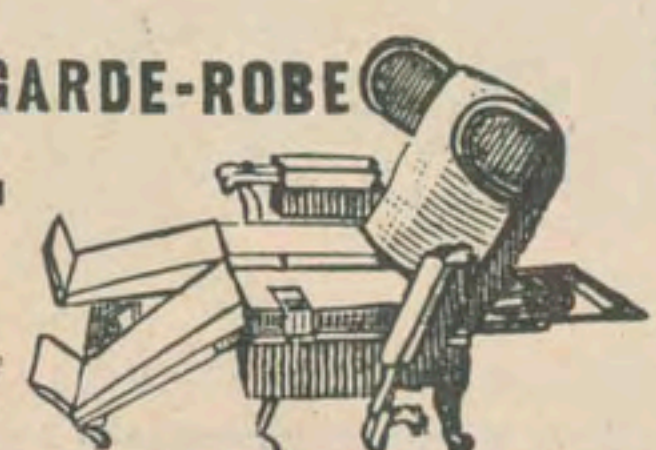


HALTE-LA! C'est ici que sont les bonnes farces, les trucs épatants, les tours Physique, de Magie, Sorcellerie, Magétisme, Hypnotisme, Chansons, Monologues, Pièces de théâtre, succès, Cartes postales comiques, Librairie spéciale. Invention nouvelle, prod. de beauté, etc. En envoyant 0.30 à la Société Gaité française, 65, r. du Faub. St-Denis, Paris; vous recevrez de l'ALBUM ILLUSTRÉ 1907, 130 pag., av. 350 grav. comiq. et 4 primes extraordinaires. de quoi rire, s'amuser des mois et faire fortune.

MOTOMOTEUR avec GARDE-ROBE

UPONT

fabriquant breveté s. g. d. g.
RUE DES HOPITAUX
N^o 10, Rue Hautefeuille
PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
F^{re} Catalogue



Pneu-Cuir
IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir
ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette, LYON 19, Av. de la G^e-Armée, PARIS LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & C^{ie}
2, avenue Alphonse

LA PLUS SIMPLE

ANTIDÉRAPANT

Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur
Le moins cher

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY**. Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
Le FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste. Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun, Paris.

LA BENGALINE

est une excellente **Peinture-Émail** avec laquelle on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse, brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour prix et renseignements s'adresser au Directeur de **LA BENGALINE**, 16, Rue Suger, Paris.



COMPTOIR BISONTIN

38, rue Ch. Nodier, BESANCON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules,
Réveils, Bijouterie — Maison de confiance



SUSPENSIOIR MILLER

élastique sans sous-cuisse, 2 fr. 50
pour VARICOÈLES, HYDROÈLES, OVARIES,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICOÈLES,
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, Paris

AUTOMOBILES Gillet-Forest

7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE

Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

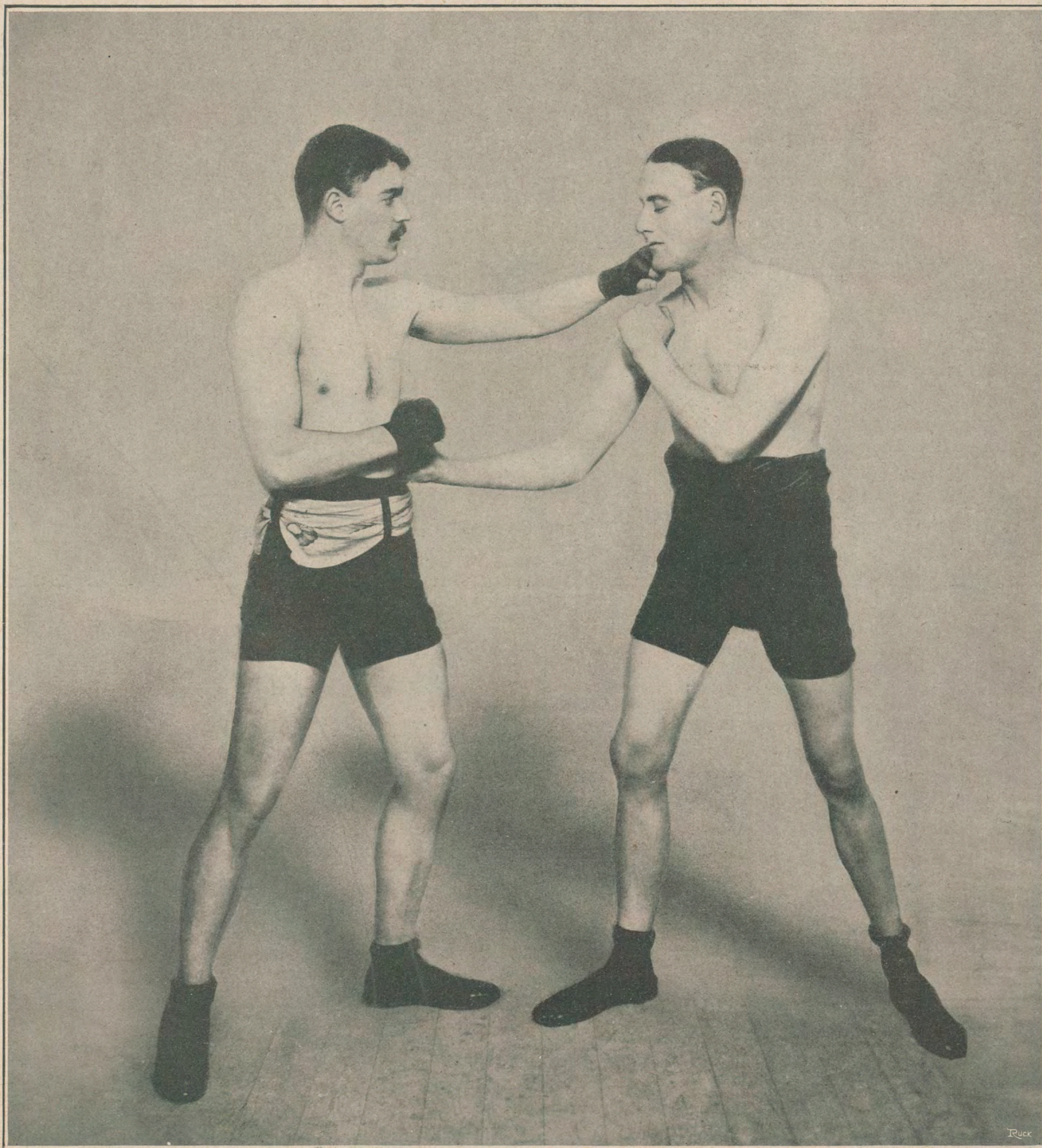
26 Janvier 1907 N° 436

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

90, avenue des Champs-Élysées, PARIS. Téléph. 528-64, 528-66, 523-63
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



LE CRITÉRIUM INTERNATIONAL DE BOXE & A. BENNETT ET G. WEST

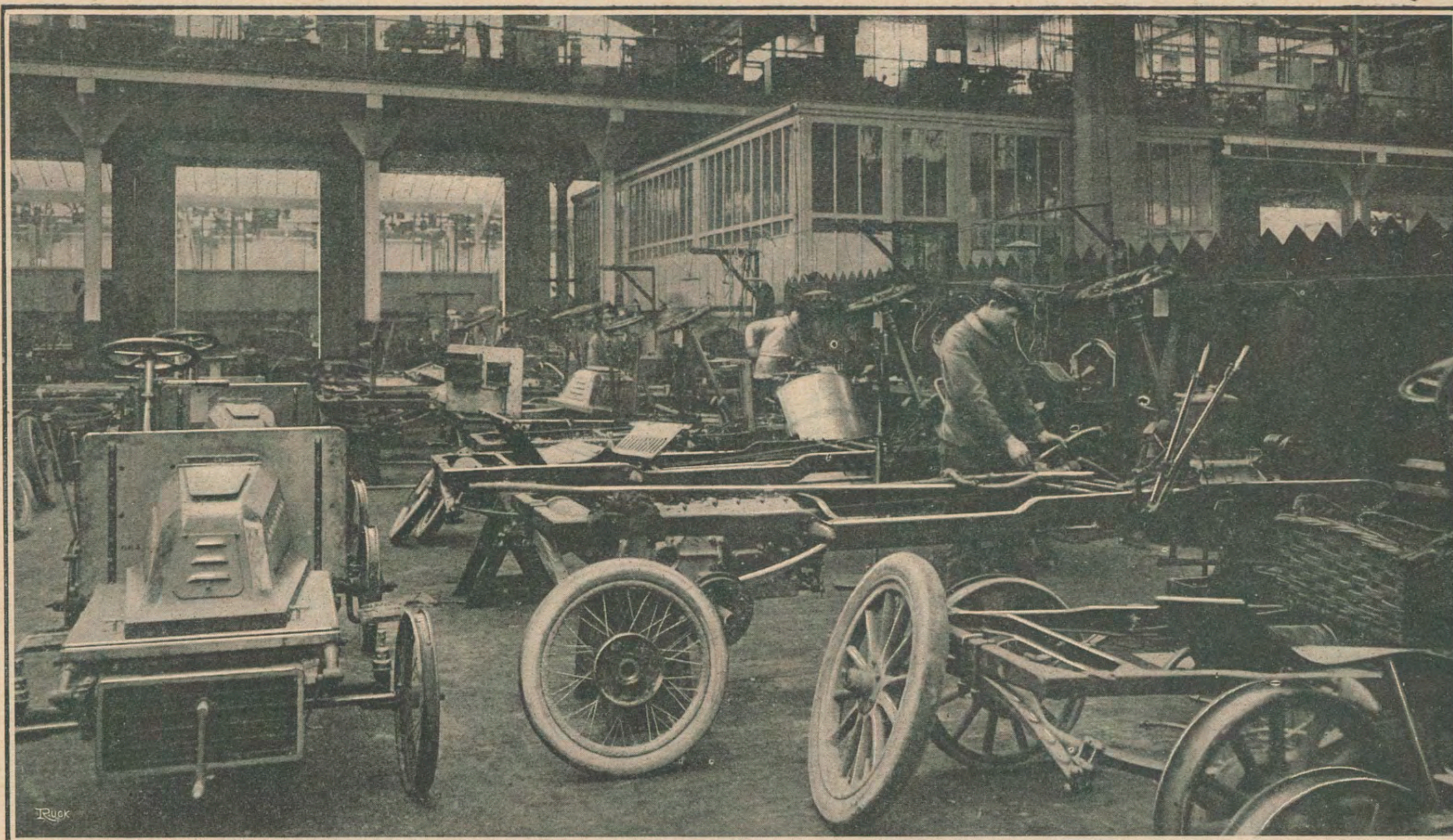
Le critérium international de boxe, organisé par l'Auto, nous fait assister à des rencontres sensationnelles entre boxeurs doués d'une science et d'une endurance à toute épreuve. Chaque soir, le public vient en foule assister à ces beaux matches. Notre photographie représente, à gauche, A. Bennett (Anglais, 83 kilos) qui s'est signalé l'autre soir en terrassant le redoutable nègre américain James Rivers, grâce à ses directs à l'estomac et au cœur assénés avec une puissance extraordinaire. A droite, G. West (Anglais, 78 kilos), un autre favori du championnat. Il a eu l'honneur de knock-outer l'autre soir, Luke Huntly, qui a lancé un défi à tous les poids lourds français. Tous deux se sont rencontrés samedi. West a triomphé de son compatriote.

LA GENÈSE D'UNE AUTOMOBILE

Par C. FAROUX

II (1)

Continuant sa visite à travers une usine type d'automobiles, notre collaborateur nous fait assister aujourd'hui aux phases successives de la transformation du métal



L'Atelier de montage des châssis.

C'est là que sont montées et ajustées toutes les pièces qui prennent leur appui sur le châssis, depuis les ressorts et les roues jusqu'au changement de vitesse, au moteur, à la direction. Quand le châssis sort de ce hall, il est prêt à recevoir la carrosserie.

QUAND une maison met en construction un type nouveau de châssis, l'exécution des des-ins est à peine terminée qu'on dresse un devis et qu'on établit le prix de revient approximatif. Pour cela, il faut inventorier toutes les pièces constituant le modèle, en faire la nomenclature en un mot. En regard de chaque pièce, les services techniques correspondants inscrivent les poids unitaires et totaux ainsi que le prix de la matière.

Le service de comptabilité de l'atelier dispose à la suite, pour chaque opération particulière (tournage, rabotage, perçage, ajustage, etc.) de deux colonnes dans lesquelles il inscrit le prix net de la main d'œuvre et les frais généraux correspondants, calculés avec un coefficient déterminé chaque année au moment de l'inventaire; ce coefficient des frais généraux est variable pour chaque opération en raison, principalement, de la valeur de l'outillage nécessaire à cette opération. C'est le total de tous ces prix, augmenté du bénéfice de l'atelier, qui donne le prix de revient à la direction.

En ce qui concerne le prix de vente, il n'est soumis à aucune règle absolue; suivant l'état du marché, et de la demande des machines du même genre par la clientèle, le degré d'opportunité d'attirer l'attention des acheteurs, le coefficient du bénéfice est excessivement variable.

Ces différents renseignements permettent donc la conclusion des affaires dans les conditions les plus avantageuses; mais il n'est pas moins important de suivre la fabrication, de connaître exactement les bénéfices réels qu'elle procure et d'analyser la suite des opérations auxquelles elle donne lieu. C'est ce qui permet l'établissement du prix de revient réel.

Voici, par exemple, comment on procède pour le travail de tournage à effectuer sur une bride en fonte de cylindre.

Temps de montage du plateau de tour.....	2 minutes
Perçage de la pièce à 200 tours par minute, avance 25 m/m par minute.....	1 m. 5
Alésage avec outil spécial à 87 tours.....	2 minutes
Dressage de la face (2 passes).....	2 —
Tonnage extérieur (2 passes de dégrossissage et finissage).....	2 —
Retourner la pièce.....	2 —
Dressage de la face (2 passes).....	2 —
Dressage des autres faces.....	8 —
Temps de donner une coupe d'outil pour faire les angles vifs.....	2 —
Démontage.....	1 —
Total.....	24 m. 5

Voici comment les divers résultats ainsi acquis sont portés sur chaque feuille du carnet de prix de revient :

Carnet de Prix de Revient

PRIX de revient de la commande N°.....
pour la fabrication de.....

suivant nomenclature n°.....

DEVIS N°..... du.....

Date de la commande.....

..... livraison promise.....

..... réelle.....

..... règlement de la commande.....

Poids net total par unité construite.....

RÉSUMÉ

Prix total de la matière première.....		
Prix total de main d'œuvre de { tournage.....		
{ rabotage.....		
{ fraisage.....		
Frais généraux sur la main-d'œuvre ci-dessus.....		
Prix total de main d'œuvre de { perçage.....		
{ ajustage.....		
{ montage.....		
Frais généraux sur la main d'œuvre ci-dessus.....		
Total.....		
Bénéfice atelier.....		
Prix de revient atelier.....		
Peinture et divers.....		
Total.....		

Prix de revient par unité construite.....

Ces premiers détails caractéristique de l'organisation d'une usine montrent bien tous les avantages économiques qu'on peut retirer d'une



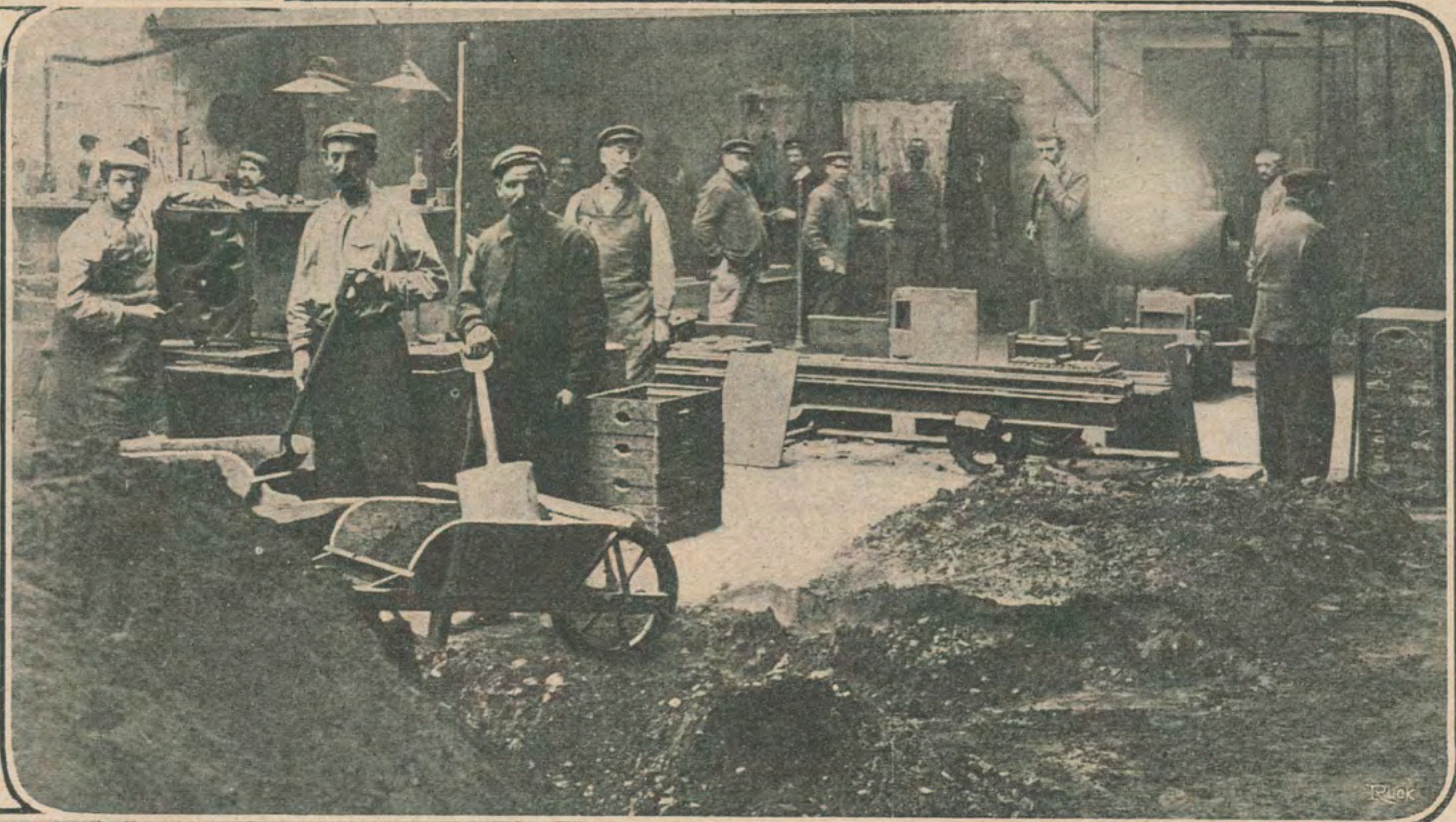
L'Atelier de préparation des clichés pour machine à mouler.

Les modèles en bois permettent d'établir des moules de métal dans lesquels on pourra couler la fonte.

Les fonderies ont besoin, en outre, de cubilots pour la fusion de la fonte. Les fours à creusets et les creusets ne peuvent être employés que pour le bronze, l'antifriction, etc...

Une fois démoulées, les pièces de fonte sont soumises à l'ébarbage, qui consiste à enlever les bavures que peut présenter chaque pièce à l'endroit correspondant à un point du moule : après l'ébarbage, vient le sablage.

Forge Les constructeurs d'automobiles s'adressent généralement à des spécialistes pour établir la quasi-totalité des pièces de forges qui entrent dans une voiture : on peut ainsi obtenir les pièces importantes à meilleur compte et dans des conditions d'exécution plus parfaites.



Le Hall de coulée.

La fonte en fusion est versée dans la machine à mouler.

On se réduit donc à ne faire dans l'usine même que certaines petites pièces, ce qui rend fort simple l'outillage nécessaire.

Il est évident que le forgeage à bras serait à la fois trop insuffisant et trop coûteux. Pour les pièces en série, il y a grand intérêt à recourir aux marteaux pilons qui, par l'emploi de matrices appropriées permettent d'obtenir une fabrication parfaitement uniforme et dans des conditions de rapidité impossibles à réaliser avec le forgeage à bras.

Pour répondre aux besoins des forges, les marteaux-pilons doivent réunir un certain nombre de conditions : il a été reconnu en particulier que le poids de la base doit être d'au moins quinze fois celui du marteau proprement dit.

Trempe et rectification Les pièces d'acier qui auront à subir des efforts de frottement doivent être cimentées, c'est-à-dire avoir leur surface externe extrêmement dure. Si tout l'ensemble présentait la même dureté, la pièce serait cassante et on aurait dépassé le but.

Pour cimenter les pièces, on incorpore du carbone à leur surface en les chauffant dans un four spécial, après quoi les pièces sont trempées à l'huile.

Une pièce est dite trempée à cœur, quand l'opération de la trempe affecte toute son épaisseur.

(A suivre.)

C. FAROUX.



L'Atelier d'ébarbage.

L'Ebarbage est l'opération qui consiste à enlever toutes les bavures que présente la pièce qu'on vient de démouler.

LE DÉRAPAGE EN MOTOCYCLETTE

Le roides motocyclistes, Guipone, indique à nos lecteurs les moyens de ne pas déraiper, l'art de freiner avec le pied, comment l'on monte et l'on descend par les mauvais temps.

Le principal reproche que l'on adresse à la motocyclette, le seul même, c'est la facilité avec laquelle elle déraipe, dès qu'il a plu ou dès que la route est un peu poussiéreuse. Et cependant, je vous assure que, pour peu que l'on soit prudent et qu'on n'ait pas la prétention de battre des records, la petite motocyclette est l'engin rêvé et rapide pour courir les chemins.

Le tourisme bien compris, à bonne allure, donne à ceux qui sont assez sérieux pour ne pas commettre d'imprudence, des joies profondes et, certainement, il n'est pas plus difficile de faire sur une motocyclette bien établie de longues étapes que de s'en aller, dans une confortable limousine.

Et puis, une bonne machine ne coûte



Second mouvement.

Vous mettez le pied sur la pédale gauche et vous enfamez votre machine.

pas un prix d'achat formidable, et, comme entretien et consommation, ne dépense rien pour ainsi dire.

Le seul reproche sérieux qu'on lui fasse est donc ce redoutable dérapage inattendu, perfide et brutal. Il est arrivé à tout le monde, à bicyclette ou à moto, de se sentir tout-à-coup partir des deux roues, en dépit d'un effort tardif pour se redresser. C'est la chute dans la boue, avec toutes ses conséquences; les plus adroits ne sont pas à l'abri de cet accident, mais soyez bien persuadés qu'avec un petit peu d'attention, sur les routes les plus mauvaises ou les pavés les plus gras, on peut éviter cette fatale dégringolade, ridicule quand elle n'est pas dangereuse.

Le premier soin de celui qui veut sortir une motocyclette par un temps humide est de ne pas gonfler ses pneus outre mesure. De là à rouler sur des enveloppes qui ne tiennent plus, il n'y a qu'un pas, que franchissent, hélas! les ignorants. Un pneu, en temps ordinaire, doit être très dur: pour rouler sur le pavé gras, il faut le dégonfler très légèrement; le poids de la motocyclette est assez élevé pour élargir la bande de roulement, et il ne faut pas exagérer la mollesse des pneus qui ne boivent plus l'obstacle, mais se coupent à tous les heurts et ne protègent plus la jante, qui se bossèle.

Comment il faut s'asseoir Le second point important est d'être assis assez bas et très en arrière. Ainsi, la roue de derrière est bien en contact avec le sol et n'a pas de tendance à flotter; la position basse permet de mettre le pied par terre dès qu'on peut craindre un dérapage, et ainsi on le conjure une fois sur deux.

Ceux qui ont l'habitude de rouler se rendent parfaitement compte des zones dangereuses et des parties de la route qui, quoique mouillées, ne présentent aucun danger.

Dès qu'on se rend compte que le terrain est juste assez mou pour n'offrir qu'une sécurité relative, il est indispensable de ralentir. Il ne sert à rien de risquer une chute pour gagner quelques secondes. Il faut ralentir, mais en ayant soin de ne pas se servir des freins. Le frein est un des agents de chute des plus puissants et des mieux combinés. Plus les freins sont sûrs, plus ils offrent de garantie pour déraiper avec méthode. Coupez donc l'allumage, et posez franchement les deux pieds sur le sol. Il n'est pas besoin d'être acrobate pour passer maître dans cet exercice. On peut fort bien s'y entraîner quand les routes sont sèches, et l'on sera tout étonné de la maîtrise que l'on déploiera aux minutes délicates. C'est une des raisons pour lesquelles il est indispensable de monter assez bas pour poser les pieds sans faire effort et sans détruire l'équilibre.

Un autre point important est de ne pas laisser la direction trop libre. Les chutes provoquées par le dérapage de la roue avant sont aussi fréquentes et plus dangereuses que celles causées par le glissement en arrière. Tous les cyclistes ont pu s'en rendre compte.

La façon de prendre les virages Un troisième point est de ne pas prendre les virages trop vite. Un brusque changement d'équilibre, et le cavalier se trouve déporté à l'intérieur, la motocyclette part des deux roues. Le moyen le plus simple de conjurer cette catastrophe est de virer doucement en posant le pied à terre à l'intérieur du virage et en penchant le corps légèrement à l'intérieur, pour maintenir la machine. Sur les routes les plus mauvaises, on peut risquer des virages sans risques, en suivant cette méthode.

Des motocyclistes débutants sont assez souvent victimes de leur virtuosité, quand ils montent où quand ils descendent. Et pourtant, dans la pratique, il est facile d'éviter une chute désagréable: on met sa motocyclette en marche en courant à côté d'elle. A la première explosion il ne faut pas avoir la prétention de sauter sur la machine en voltige: on change brusquement le centre de gravité, et crac! on déraipe.

Au lieu de bondir sur le siège avec légèreté, on place simplement le pied sur la pédale gauche et on en-

Pour monter. Premier mouvement.

Faites rouler lentement votre motocyclette et ne vous amusez pas, pour faire de l'élégance, à monter en voltige.



Pour ne pas déraiper.

Ne prenez pas vos virages trop courts et dès que vous sentez que le sol est gras, ne craignez pas de mettre un pied par terre.

jambe. L'axe de la moto n'est pas déplacé et on ne risque absolument rien.

Descendre par la pédale Pour descendre, c'est le même système qu'il faut employer : sur les routes grasses, on doit descendre par la pédale; ceux qui auront fait l'expérience seront de mon avis, après deux ou trois essais, et ils ne risqueront pas de se voir étalés dans la boue, à côté d'une machine qui pétarade encore.

Ce ne sont pas des exercices acrobatiques que j'indique. Ils sont à la portée de tous, et ce sont même les motocyclistes les plus sages qui les emploient. Le tort que l'on a est de vouloir, en dépit de tout, faire preuve de virtuosité. On se courbe sur sa machine, pour avoir l'air d'être en course, on prend les virages à toute allure, jusqu'à ce qu'une bonne pelle vienne mettre un terme au cours de vos exploits. On aura bien du mal à persuader les débutants que le tourisme et la course n'ont rien à voir ensemble. En course, on risque son va-tout à tous les carrefours, parce qu'on a un intérêt à gagner. Quand on se promène, une minute importe peu, et je vous assure que le plus sage a toujours raison du plus fou. Il est bien inutile d'être penché derrière son guidon et de pousser sa machine pour abattre des kilomètres pendant une journée et les longues étapes d'une épreuve comme le Tour de France n'iraient pas sans accidents si les concurrents grillaient les kilomètres comme sur le plancher de Buffalo.

Beaucoup dédaignent la motocyclette, parce que leur imprudence leur valut des accidents; tant pis pour eux; ils n'ont pas compris que la motocyclette était un instrument exquis pour faire de la route, mais délicat. S'ils avaient voulu être raisonnables, ils seraient encore aujourd'hui des fanatiques de la petite machine régulière, délicate et rapide.

Maintenant, un dernier conseil, un conseil désespéré, si j'ose dire : quand on dérape brusquement il faut lâcher et ne pas se cramponner à sa machine, qu'on ne redressera pas. En lâchant tout, on a la chance de tomber assez loin d'elle pour qu'elle ne vous casse pas une jambe dans sa chute, — et dans le cas particulier, c'est toujours ça de gagné...

D'ailleurs ce n'est généralement pas lorsque la route ou les pavés sont très gras que les dérapages sont les plus dangereux. A ces moments-là, le cavalier se méfie un peu, et prend les plus sages précautions, mais sur une belle route un peu dure où il semble qu'il n'y ait rien à craindre, on se laisse griser par le plaisir d'aller vite; on met de l'avance et on file comme le diable bien au milieu du chemin.

Tout à coup, pour un prétexte quelconque, on est obligé de se ramener vivement sur les bas-côtés; là le terrain est moins solide, une poussière fine couvre les cailloux, vous arrivez un peu en biais et crac, les deux roues manquent en même temps et vous ramassez la fatale pelle.

C'est un sage conseil à donner à ceux qui font de la route. Evitez toujours de vous ramener trop vite sur le côté droit ou gauche, rien n'est plus traître, et surtout ne vous appliquez pas à virer à la corde comme un coureur, même sur le meilleur terrain. Je sais bien que nous ne prêchons pas d'exemple et qu'on a coutume de voir virer les professionnels avec une virtuosité que veulent imiter les simples touristes. Quelle est leur erreur ! Chaque fois qu'ils



Pour sauver la chute.

Le virage a été trop brusque, les roues ont dérapé, heureusement le motocycliste s'est rattrapé en posant un pied à terre.

tombent, ils ne viennent pas vous le dire, et puis c'est leur métier ! Lorsqu'ils sont en course, ils risquent le tout pour le tout, au risque de se casser les reins, parce que la victoire a une importance et qu'en somme ils sont payés pour cela, mais n'allez pas croire que ce soit indispensable pour un promeneur de mener sa machine à toute allure; la prudence fait gagner plus de kilomètres que l'adresse et lorsque nous faisons des promenades quelquefois pour notre plaisir, soyez persuadés que nous ne risquons jamais de nous casser le cou.

Ce sont les trop fortes motocyclettes et les motocyclettes trop vites qui font du tort à l'honnête machine de tourisme. Quand on a dans les mains un engin qui peut abattre le kilomètre en 45 secondes, on le pousse, on perd un peu de son sang-froid et comme l'on n'a pas l'expérience d'un professionnel qui ne fait exclusivement que cela, il arrive des accidents qu'un peu de sagesse aurait pu éviter. C'est parfait d'avoir une moto qui « gratte » les grosses voitures de tourisme sur la route, mais il ne faut pas en abuser.

GUIPPONE.



(Plaques Lumière)

Pour descendre.

Sur les routes grasses, il faut descendre par la pédale, sinon vous risquez de vous étaler dans la boue.



Une bonne précaution.

Le terrain est-il mou et peu sûr ? Ralentissez sans freiner. Comme frein, contentez-vous de poser les deux pieds sur le sol.

MON VIEUX RIVAL MAC FARLAND

Par Ed. JACQUELIN

Jacquelin dit aux lecteurs de la Vie au Grand Air le bien qu'il pense de Mac Farland. Un coureur endurant et vite depuis douze ans à la tête des cracks cyclistes.

CERTES, je n'avais pas l'intention de courir cet hiver. Parti au Portugal, il y a quelques mois, je n'étais revenu à Paris que pour régler quelques affaires, et j'employais mes loisirs à patiner, pour garder un peu de souplesse, mais quand, à l'arrivée du grand coureur californien, — il a 1 m. 92, — on me proposa de le rencontrer en match, j'ai senti que la tentation était trop forte pour essayer de résister. J'ai ressorti de ma valise mon vieux maillot tricolore et j'ai enfourché mon vélo pour me remettre à l'entraînement.

J'avais, depuis 1901, un vieux compte à régler avec Mac Farland ; il m'avait battu derrière entraîneurs, dans un match resté célèbre, et si ce jour-là les populaires, dont j'étais alors le favori, manifestèrent un trop bruyant chauvinisme que je suis le premier à déplorer, moi-même, j'avais gardé un souvenir pénible de cette défaite et je voyais avec joie une occasion de prendre ma revanche. Evidemment, l'épreuve de vitesse de l'autre dimanche n'a aucun rapport avec le match de jadis, mais j'ai beaucoup de raisons pour être heureux de ma victoire. A mes propres yeux et aux yeux des spectateurs, elle me relève un peu, après toute une saison peu brillante. Evidemment, Mac Farland n'était pas en pleine forme, mais moi non plus, et ce n'est pas les quelques jours d'entraînement qui avaient pu me rendre ma vitesse de jadis. N'empêche que je suis ravi, car j'ai eu la sensation de sentir que je n'étais pas aussi fini qu'on voulait bien le dire.

La carrière de Mac Farland court depuis 1895, ce n'est donc pas un débutant et s'il a accepté de me rencontrer c'est qu'il se croyait quelque chance : le sort lui a été contraire, tant pis ; il n'a pas gardé de sa défaite la moindre rancœur et de vieux coureurs comme nous sont gens de revue : nous nous retrouverons.

Il est entendu que Mac Farland n'est pas strictement un homme de vitesse. C'est avant tout un homme de train : il apporte en course une dose d'énergie et de tenacité que bien peu de sprinters seraient capables de montrer. Cependant, en dépit d'une pointe de vitesse qui lui manque, d'un finish brillant qui lui fait défaut, il ne faut pas oublier qu'il a gagné en 1898 le Championnat d'Amérique, en 1901, équipier de Kramer, c'est ce team qui gagne le championnat du circuit, et en 1904 avec Lawson c'est toujours son équipe qui remporte la victoire en pure vitesse.

En Australie, il gagne le Championnat du demi-mille, et toujours, dans toutes les courses qu'il dispute, il apporte cette même énergie et cette même finesse.



Mac Farland.

Le célèbre coureur américain est un vieil ami de Jacquelin. C'est en courant contre lui qu'il fit ses débuts en France à son premier séjour. C'est avec lui qu'il a tenu à se rencontrer d'abord en son nouveau voyage.

Ses indiscutables qualités. Car il est tacticien, il sait courir, il a de l'autre côté de l'eau une réputation de roublardise qui lui vaut la sympathie des Yankees qui n'ont guère d'estime pour les sots, et cependant c'est un lutteur qui apporte dans les courses des qualités de courage et d'entrain qui ne sont pas à dédaigner. Ceux qui suivent depuis longtemps les manifestations cyclistes se souviennent du coureur anglais Barden. Mac Farland rappelle beaucoup cet ancien crack ; il a les mêmes qualités et les mêmes défauts, et s'il manque de brio quelquefois, jamais on ne l'a vu manquer de tenue.

Dans les handicaps, Mac Farland est un maître ; c'est dans ces sortes d'épreuves âprement disputées, qu'il fait preuve de ses plus solides qualités. Comme la plupart des coureurs américains, il a la science de ces épreuves, où il faut joindre à une tactique subtile des qualités de train incontestables. En France, à part deux ou trois rares épreuves, on n'a jamais vu courir un handicap : les petits poids attendent les poids moyens, qui attendent les poids lourds ; ceux-ci, d'ailleurs, ne mettent aucun enthousiasme à élargir leur rendement ; on a toujours derrière soi un sprinter plus vite, que l'on craint d'emmener, et il arrive, presque toujours, que l'épreuve se termine dans une débandade d'où le plus adroit, si ce n'est le plus vite, se tire à son avantage. Les coureurs américains et Mac Farland en particulier, savent très bien qu'un handicap ne doit pas se borner à une course de vitesse dans les derniers 100 mètres ; ils poussent de bout en bout, d'abord pour rattraper ceux qui les précèdent ensuite pour contraindre ceux qui les suivent à un gros effort, qui leur laisse peu de moyens pour le sprint final.

Un coureur qui possède des qualités de vitesse, auxquelles il joint une indiscutable endurance, balle particulièrement dans des courses aussi dures. Bien mieux, il acquiert une science du train qui lui permet de rivaliser avec les stayers les plus appréciés. Mac Farland, qui détient un des records du monde les plus durs : le mille départ arrêté, en 1 m. 49 s. a pu, grâce à sa classe, battre des hommes comme Elkes ou Michael derrière les entraîneurs.

Dans une carrière aussi remplie, il y a, certes, des minutes de défaillance ; quand on a disputé autant d'épreuves diverses on ne saurait compter d'éternelles victoires ; cependant, ceux qui l'ont battu régulièrement peuvent se compter, et c'est pourquoi, sans vouloir exagérer mon mérite, je suis particulièrement heureux de la victoire que j'ai remportée l'autre semaine, car elle me laisse espérer, après avoir battu un si excellent athlète, que ce ne sera pas là mon dernier succès.

EDMOND JACQUELIN.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous serions reconnaissants à nos lecteurs s'ils voulaient nous répondre en masse au questionnaire ci-dessous. Les réponses devront être numérotées et chacune d'elles ne devra pas dépasser dix lignes.

Il est bien entendu que nous ne cherchons pas exclusivement des compliments ; les critiques qui vous sembleront les plus justes, les conseils que nous pourrions pratiquement réaliser, seront les bienvenus.

Un souvenir sera donné à chacune des dix meilleures réponses et un très joli prix sera décerné à la réponse d'ensemble que nous jugerons être la plus utile pour la Vie au Grand Air. Les 500 réponses suivantes par ordre de mérite seront mentionnées.

Il ne sera pas tenu compte des réponses arrivant après le 15 mars et les résultats seront publiés le 13 avril.

1. Avez-vous constaté au cours de l'année 1906 un progrès d'ensemble dans la conception, le texte et l'illustration de la Vie au Grand Air ? En un mot, avez-vous l'impression que nous cherchons sans cesse à faire mieux ?

2. Notre division en sports mécaniques, sports athlétiques et sport hippique, vous plaît-elle ? Trouvez-vous que nous consacrons une part équitable à chacun ?

3. Nos articles dus à la plume de champions sont-ils à votre convenance ?

4. Devons-nous continuer nos articles sur les champions de tous les sports et nos biens de jockeys ?

5. Que penseriez-vous de la publication de mémoires de champions ?

6. Vous semble-t-il intéressant de voir publier parmi nos hors-textes des scènes rétrospectives ?

7. Nos concours vous paraissent-ils trop difficiles ?

8. Le reproche que l'on nous adressa jadis de sacrifier le texte aux

gravures peut-il encore nous être adressé ? Trouvez-vous que nous combinons suffisamment l'intérêt de l'illustration avec celui du texte ?

9. Quelles améliorations — raisonnables — voudriez-vous nous voir apporter à la Vie au Grand Air ?

10. Devons-nous donner à nos articles une direction plus technique, spécialement en ce qui concerne l'automobile ?

11. La disposition de nos Bloc-Notes est-elle à votre convenance ?

12. Les petits articles que nous donnons dans notre page de Bloc-Notes vous intéressent-ils.

Le premier des hors-textes rétrospectifs, que nous avons publié dans notre précédent numéro, a été très favorablement accueilli. Nous avons l'intention de continuer cette série des « Grands faits du sport » en les faisant alterner avec les portraits de notre « Galerie des célébrités sportives ».

A ce sujet, nous serions reconnaissant à nos lecteurs qui posséderaient un document intéressant des débuts de l'histoire d'un sport : automobile, cyclisme, athlétisme, hippisme, et susceptible de donner lieu à un hors-texte, de bien vouloir nous le confier, nous le leur rendrons en parfait état.

Pour tout document publié nous adresserons à l'auteur de l'envoi, un souvenir.

A partir d'aujourd'hui 26 janvier, les Publications Pierre Lafitte et Cie sont transférées en leur hôtel, 90, avenue des Champs-Élysées. Nous prions nos lecteurs et nos amis de bien vouloir prendre note de la nouvelle adresse, ainsi que des numéros de téléphone : 528-64, 66 et 68.

PIERRE LAFITTE ET C^{ie}.

EN GARDE! J. JOSEPH-RENAUD

Peu d'hommes ont une carrière aussi bien remplie que celle de J. Joseph-Renaud, le plus fin, le plus scientifique de tous les escrimeurs. Ses succès sont innombrables et il jouit d'une réputation universelle. 🌀🌀🌀🌀🌀🌀🌀🌀🌀🌀

J. J.-RENAUD ! C'est quelque chose comme l'une des gloires de l'escrime française ; on ne discute même plus sa valeur, on l'admet. Il n'a pas besoin de paraître fréquemment en costume blanc et en bas de soie blanche sur la planche pour que sa renommée persiste ; il l'a établie une fois, — cent fois, — pour toutes, en quelques coups de bouton. Fleur-ettistes, épéistes sont d'accord : Renaud occupe dans l'escrime une place à part ; il ne représente ni une école, ni un jeu, ni des moyens ; c'est une personnalité, sans plus.

On connaît sa figure, sa physionomie, son attitude ; des cheveux qu'il ramène avec autorité, une moustache qu'il hérissé, un monocle, — et voilà.

Puis un sourire, un sourire qui découvre des dents, qui éclaire des yeux vifs, ouverts, intelligents et gais.

Puis des muscles, cachés — car il ne se promène pas en roulant des épaules comme un athlète — des muscles entraînés, solides et endurants.

Puis autre chose : une volonté ; pas un geste qui ne soit réfléchi, pas une riposte à l'aventure, pas une attaque sans une intention. Une volonté d'être plus fin, plus malin, plus vif. Un désir de vaincre : de la vanité ? Mais non, de la combativité, tout est là, pour réussir dans un sport et surtout dans celui-ci, l'escrime, si délicat, si net et si précis.

Autre chose encore : une intelligence. Il était doué, c'est entendu. Il avait des moyens, — et mieux, — des aptitudes, mais dès qu'il sut prendre conscience de lui-même, il s'est fait lui-même ; il a apporté à son sport, — à son art, — des facultés inappréciables. Il a mis dans son escrime autre chose que de la virtuosité et du métier. Il s'est mis tout entier dans les gestes, vifs ou lents, dans les parades et dans les attaques ; il a cherché à faire avec ses adversaires de la psychologie.

Et voilà où j'en voulais venir.

Peu importe qu'il ait gagné des championnats de fleuret, d'épée, de boxe, de pistolet, peu importe qu'il ait orné la cheminée de ses clubs de challenges triomphaux, d'autres le firent avant lui, d'autres le feront après lui.

Mais ce que nul autre que lui n'a fait c'est, avec des moyens physiques supérieurs, d'apporter de la littérature dans sa maîtrise.

Parfaitement, et sa supériorité si nette ne vient que de ses qualités d'esprit. Tous les sports qu'il a pratiqués, il les a pratiqués avec ferveur et avec succès, mais c'est dans l'escrime qu'il a fait preuve d'un talent d'analyste et j'oserais dire d'écrivain.

Il dispute un assaut comme il écrit un article, gagne des poules comme il compose un roman, arrache des victoires sur la planche et sur les planches avec le même sourire perspicace, avisé et troublant.

Quand on trouve derrière le masque l'éclat de son regard qui fouille, on se sent tout petit garçon, on n'est pas de force; le poignet si vif joue comme une belle phrase cadencée; les roueries sur la garde sont des rimes de fantaisie ou d'adresse, les touches sont de belles fins de phrase.

Essayez voir de vous défendre contre un tel homme; je vous dis que c'est inutile; il apporte le secours puissant de ses muscles à son esprit ou de son esprit à ses muscles.

Il pourrait, comme d'autres, considérer que le sport est un violon d'Ingres dont on joue dans l'intimité. Bien au contraire! c'est un pur sportsman qui fait de la littérature, et de la meilleure, en faisant du sport. Il aime la lutte, il aime le combat, il aime la finesse des attaques auxquelles répliquent des parades plus fines, il aime tout ce qui donne une supériorité nette à l'intelligence contre la force brutale.

Les articles qu'il a bien voulu donner à la *Vie au Grand Air* indiquent assez ses goûts et ses sentiments. Les méthodes de self-défense n'ont aucun secret pour lui : il connaît les mystères de la lutte bordelaise comme un Sabès ou un Gambier, il sait la pratique de la boxe anglaise pour avoir tiré avec une conviction ardente et il pratiquait le jiu-jitsu avant les exhibitions. Cependant — et ce n'est pas là un rare mérite, — il ne promène pas dans la vie une attitude de bravache, et c'est le garçon, le camarade et l'ami le plus pacifique du monde.

Il sait faire, voilà tout.

Ce maître de sport n'avait pas eu d'affaires, il n'en cherchait pas et nul n'osait penser qu'il songeait à les éviter. Deux duels heureux coup sur coup montrèrent que si, sur la planche, il connaissait peu de rivaux, il ne pouvait guère en connaître davantage sur le terrain.

Il pourrait tirer quelque vanité de la supériorité qu'il manifeste en toutes circonstances où on l'exige, mais il se contente de pratiquer les sports qu'il aime, avec cette fougue tranquille, cette ardeur réfléchie et cette intelligence souple qu'il apporte dans les actes journaliers.

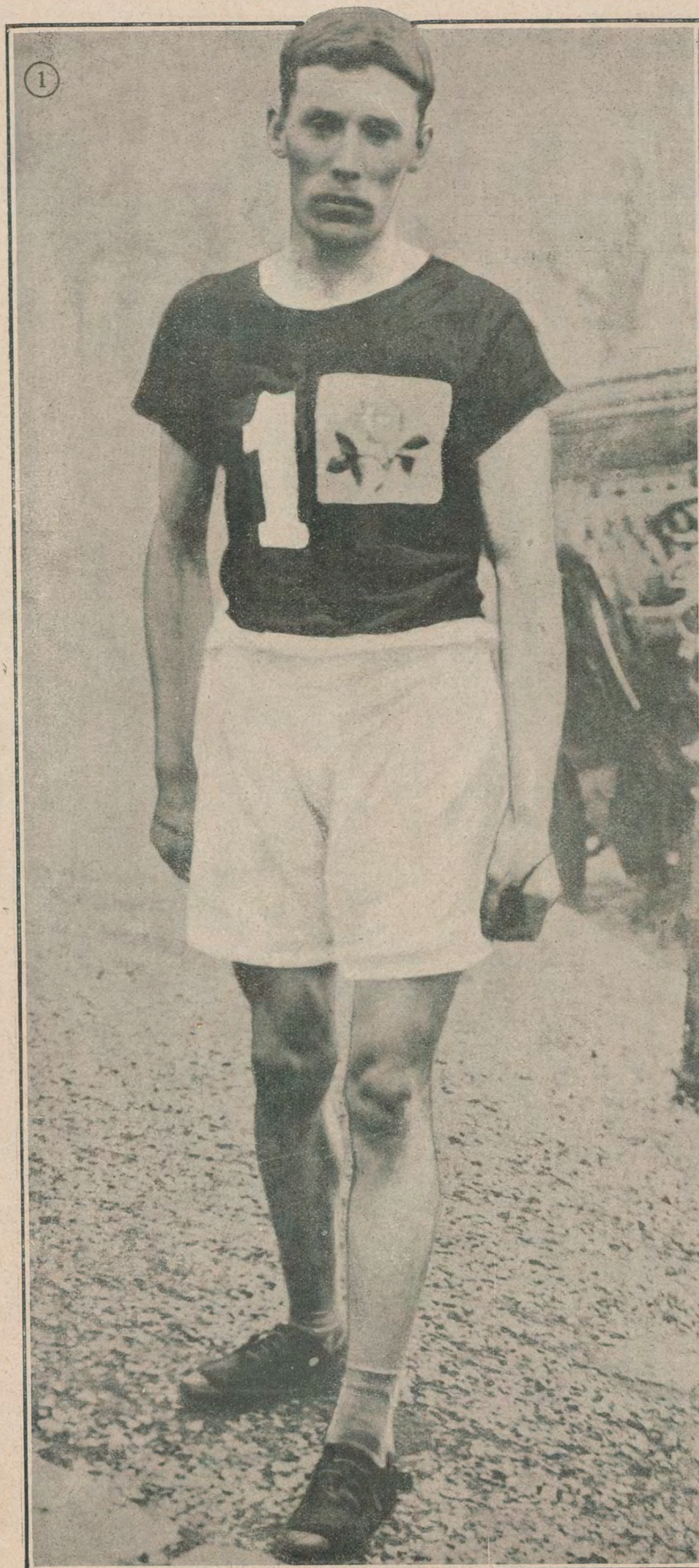
Sa vie est bien simple : littérateur professionnel, et dont les succès de plume furent nombreux, il fait encore de la littérature en faisant du sport !

On écrira sur sa tombe : « Homme de lettres et homme d'épée ! » ROBERT DIEUDONNÉ.



J. Joseph=Renaud.

Notre collaborateur, J. Joseph-Renaud, ne se contente pas d'être notre meilleur escrimeur, il est également passé maître dans d'autres sports, tels que le pistolet, la boxe, le jiu-jitsu, la canne.



Dimanche dernier, dans le parc de Saint-Cloud, le cross-country international de la Vie au Grand Air a été disputé pour la troisième fois. Notre confrère l'Auto et le Stade Français avaient pris les soins de l'organisation. Le parcours était de 12 kilomètres environ. Trois équipes s'étaient mises en ligne : le team Anglais des Sutton

1. Le vainqueur, Welding. Welding, des Sutton Harriers, a triomphé en 47 m. 45 s. Shaw, le Sutton disqualifié récemment, a mené à 50 mètres devant lui pendant tout le parcours.
2. Le départ. Dès le départ, presque tous les Anglais ont pris la tête. Welding et J. Bailly se sont vite détachés du lot.
3. La sortie du sous-bois. Les deux premiers, Welding et J. Bailly (S. H.) sont passés. Chapman (6), W. Bailly (4), Whittle (2), Bradshaw (8), tous des Sutton, les suivent à 200 mètres.



(Plaques Lumière.)

Harriers, champion d'Angleterre de cross-country, le Stade Français et le Club Athlétique de Saint-Mandé. La victoire est revenue à Welding, des S. H., qui suivaient son camarade de club Bouilly, Drouet et Cousin, tous deux du S. F. Les Anglais ont remporté le challenge par 35 points contre 55 au Stade, et 81 au C. A. de Saint-Mandé.

4. Dans l'allée de Marnes. Les Sutton Harriers sont toujours groupés : Whittle, W. Bailly, Chapman mènent le train tour à tour.

5. Le groupe des officiels. Le team anglais était accompagné de tous ses membres officiels, qui furent les premiers à applaudir au bel effort fourni par les Stadistes et par les Saint-Mandéens.

6. Les deux premiers Français. Drouet (26), du Stade, s'est classé troisième, à 5 mètres du second, terminant en 49 m. 59 s., devant le Stadiste Cousin (24).

7. Welding tout seul. Welding vient de lâcher J. Bailly et ne sera plus rejoint. Il terminera avec 150 mètres d'avance sur celui-ci.

LE ROLE DU PUBLIC EN ASSOCIATION

Emballement dangereux / Des applaudissements qui se trompent d'adresse / Le dribbleur et le donneur de coups de pied



Le Match Fédération des Patronages contre North-London Amateurs.

Dimanche dernier au vélodrome Buffalo, l'excellente équipe de la Fédération des Patronages s'est rencontrée avec le North-London Amateurs en un match de football association. Les Français ont été vainqueurs par 5 buts à 4.

L ne faut jamais médire de l'enthousiasme quand il se contente d'être individuel : c'est une disposition trop rare pour qu'on ne cherche point à la cultiver partout. Collectif, il est parfois dangereux, lorsque son objet n'est pas heureusement choisi. L'enthousiasme de la foule est souvent regrettable, parce qu'il ne s'adresse pas où il faudrait.

Il semble bien que l'emballement inexpérimenté du public ait nui aux joueurs d'association plus qu'il ne leur a servi. Sans doute, il a contribué à augmenter leur nombre : rien n'invite à goûter d'un sport comme les applaudissements accueillant ses meilleurs spécialistes. Et si tous ces bruyants spectateurs avaient connu les principes du jeu de ballon rond, nos joueurs auraient crû en qualité comme en quantité.

Malheureusement, l'incompétence des premiers était aussi complète que la bonne volonté des seconds était manifeste ! ajouterons-nous que, pour beaucoup, elle l'est encore ? Elle pouvait suffire à retarder les progrès de nos amateurs ; elle n'a pas manqué de les aider fortement à demeurer dans l'erreur. Nous n'avons pas d'autre exemple d'un sport si rapidement développé et dans la pratique duquel les progrès réalisés soient aussi insignifiants. L'incompréhension turbulente d'une partie du public est la cause principale de ce marasme.

Nous avons en France des joueurs — et non en petit nombre — qui raisonnent parfaitement la tactique de l'association. Le jeu d'une bonne équipe anglaise ne leur apprend rien de nouveau : il leur rappelle seulement ce dont ils discutent si bien au vestiaire et qu'ils oublient radicalement dès qu'ils sont sur le terrain de jeu. D'une manière générale, il n'y a peut-être pas un joueur qui ne reconnaisse l'inanité du jeu individuel ; mais il n'y en a pas onze qui s'entendent pour le bannir lorsqu'ils se trouvent à jouer ensemble. C'est que le public ne manquera jamais une occasion d'applaudir les fautes brillantes qui constituent le travail personnel, si contraire au « jeu d'équipe », au lieu de les siffler impitoyablement. Or, quelles que soient leurs bonnes résolutions, les joueurs français subissent toujours le charme des applaudissements ; ajoutons, pour être juste que les joueurs étrangers figurant dans nos équipes, se mettent aisément au diapason.

Nos joueurs ne passent pas ou passent hors de propos,

parce qu'ils dribblent trop et affichent un bizarre amour des coups de pied démesurés.

Le joueur pour le galerie Voici un avant qui dribble d'une manière convenable. Aux yeux du public, il sera tout de suite le Dribbleur, l'homme qu'on acclamera d'autant plus fort qu'il gardera le ballon plus longtemps. Des encouragements bruyants sembleront l'inviter à gagner la partie à lui seul. Car il est nécessaire qu'il la gagne, par tous les moyens possibles et impossibles : en association, moins qu'en tout autre sport, on ne joue pas pour le plaisir de jouer. Au milieu de ce vacarme flatteur, comment cet homme songerait-il qu'il va trop loin ? Que quatre autres avants sont là, mieux placés que lui, attendant le ballon, qu'il ne leur donnera jamais ?

Tel arrière donne dans la balle des coups de pied émouvants. Il pourrait, satisfait de la longueur de son coup, apprendre à le diriger avec précision, à le mesurer. Appliquant dans le jeu le fruit de cet entraînement solitaire, il pourrait, avec discernement, distribuer le jeu à ses camarades, inaugurer un jeu de passes rapides, courtes, multipliées, plus sûr et plus difficile à prévenir que tout autre. Mais il est connu comme le Donneur de grands coups de pied. Alors que voulez-vous ? Il essaiera de triompher une fois de plus dans la spécialité qui

lui a valu l'approbation populaire. Il tapera au petit bonheur, ou à peu près, mais le plus fort possible pour faire un effet... sur le public. Et d'un coup de pied magistral, frénétiquement applaudi, il enverra le ballon dans les pieds d'un adversaire.

C'est la faute du public Le public est le grand coupable en cette affaire. Son emballement inopportun menace de perpétuer à jamais les grosses fautes de tactique. Son devoir pourtant est tout autre. Il y a malgré tout dans la foule une minorité compétente. Que celle-là prenne résolument l'initiative de siffler ce qui mérite de l'être et de n'applaudir que le reste. L'éducation du public se fera vite : et celle des joueurs sera simultanée. C'est ce qui est arrivé en Angleterre où le « beau joueur » serait infailliblement hué.

Seulement il faudra, pour en venir là, savoir se résigner aux défaites nécessaires, et ne pas croire qu'on sait jouer parce qu'on a gagné une partie.

FERNAND BIDAULT.



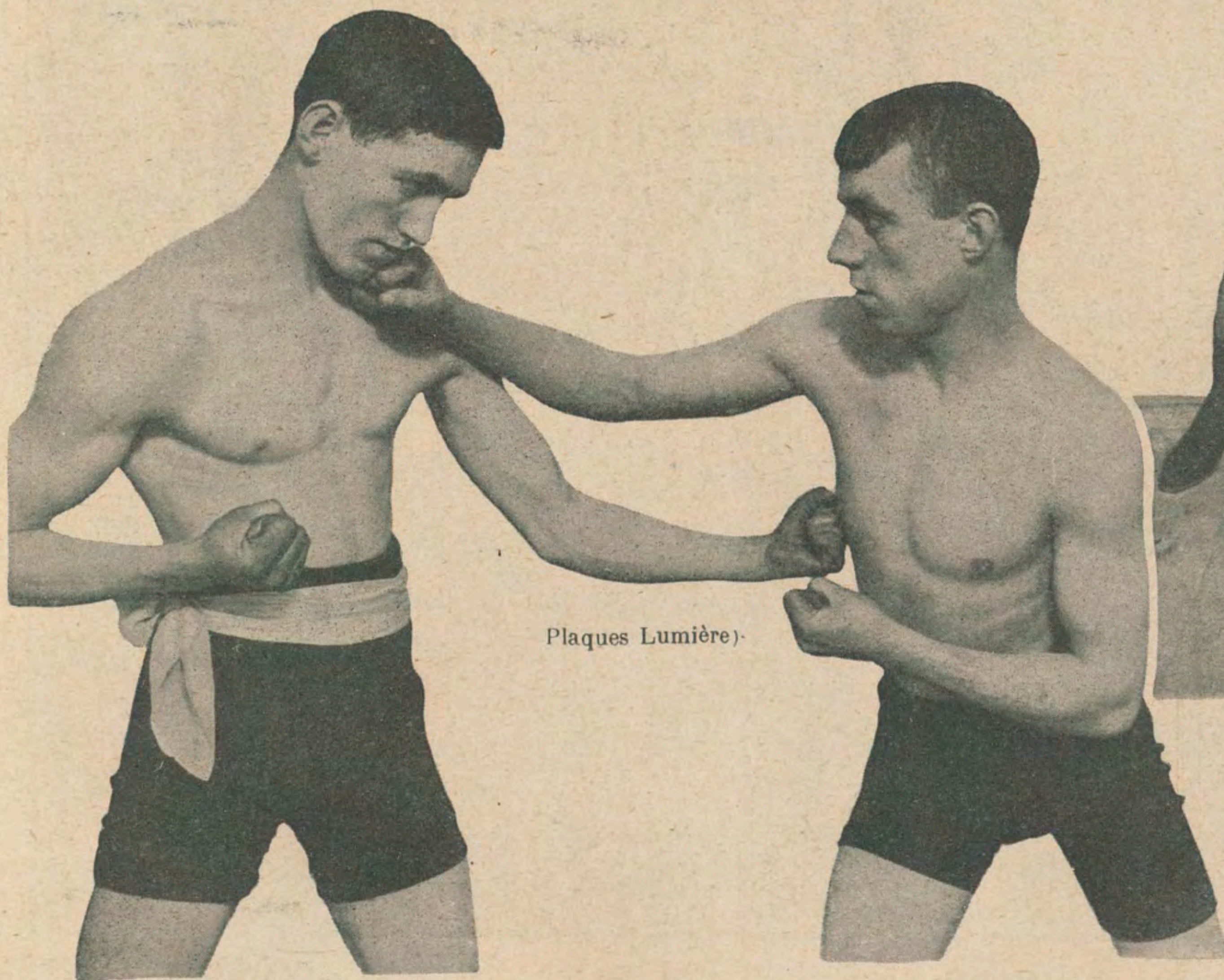
Un but.

La partie a été très animée du commencement à la fin. Et ce n'est que dans les dernières minutes que l'équipe française a pu s'assurer l'avantage.

LE CRITÉRIUM DE BOXE

Jamais nous n'avions assisté, en France, à des assauts aussi intéressants, aussi passionnants que ceux qui sont donnés en ce moment au Critérium International

La lutte est en train de passer un mauvais quart d'heure. L'empressement que la foule met à venir admirer les belles rencontres organisées par l'Auto et par M. Jacques Charles, au Casino de Paris, montre que l'enthousiasme est bien plus grand que pour les luttes. Du haut en bas de la salle, ce sont des grappes humaines qui suivent avec anxiété les diverses phases de ces étonnants combats. Là, plus que dans la lutte, on remarque l'énergie et le courage des boxeurs, et les spectateurs admirent au plus haut point leur science et leur endurance. A vrai dire, ceux qui n'ont jamais été en Angleterre ne soupçonnaient point la beauté de ces rounds loyaux et si bien menés. Ce sont de vrais lions qui se livrent des combats sans merci et leur force étant à peu près égale, nous n'assistons point à des rencontres où l'un des pugilistes



Plaques Lumière

Bill Pearce et Luke Huntly.

Bill Pearce (74 kilos, Anglais) est l'un des plus fins et des plus endurants pugilistes d'Angleterre. Luke Huntly (Anglais) est âgé de 21 ans ; il mesure 1 m. 90 et pèse 86 kilos. Il a lancé un défi à notre champion Marc Gaucher.

se joue de son adversaire, le laissant aller jusqu'à la fin du match par courtoisie. Les knock-out sont fréquents et le public ne s'effarouche plus de voir tomber un homme par terre et y demeurer inanimé pendant quelques secondes. Il y a peu de temps encore, on criait au scandale, à l'assassinat, lorsque semblable fait se produisait, maintenant les initiés ont bien expliqué aux profanes, qui se font de plus en plus rares, le peu de danger qui en résulte.

Ce qu'est le Rien n'est plus agréable que la sensation provoquée par le knock-out. Et cette assertion n'est pas un paradoxe. Il est beaucoup plus désagréable d'encaisser un coup de poing sur le nez ou sur les yeux, que de recevoir le hook à l'estomac ou à la pointe du menton, le swing à la carotide, qui vous « knock-outent ». Vous ne ressentez aucune souffrance, vous tombez comme une masse, vous entendez résonner dans votre tête une multitude de cloches, vous voyez trente-six mille chandelles et vous vous imaginez n'avoir jamais eu autant de monde devant vous. C'est une sensation charmante, et je ne saurais trop vous conseiller de la rechercher. Je crains cependant que peu de lecteurs m'écoutent.

En tout cas, le spectacle offert par ces fins de rencontres n'est pas du tout sanguinaire, et chaque soir au Casino, quand un des concurrents veut terminer le combat avant la dernière reprise, grâce à ce coup fatal (ce qui arrive très souvent), le public ne ménage pas ses ovations au vainqueur. Aussi bien, tous ceux qui suivent ces matches, admirent sans restriction ces hommes valeureux qui les font assister à de si beaux assauts. Là, il n'y a que des champions, des champions de valeur devant lesquels nos représentants feraient bien piètre figure. Cependans nous serions injustes de ne pas rendre hommage à deux Français qui ont eu le courage d'affronter ces colosses anglais : Geo Max, très scientifique, et Marchand, une révélation, qui est parvenu à se classer pour les finales en triomphant de l'Anglais Randall.

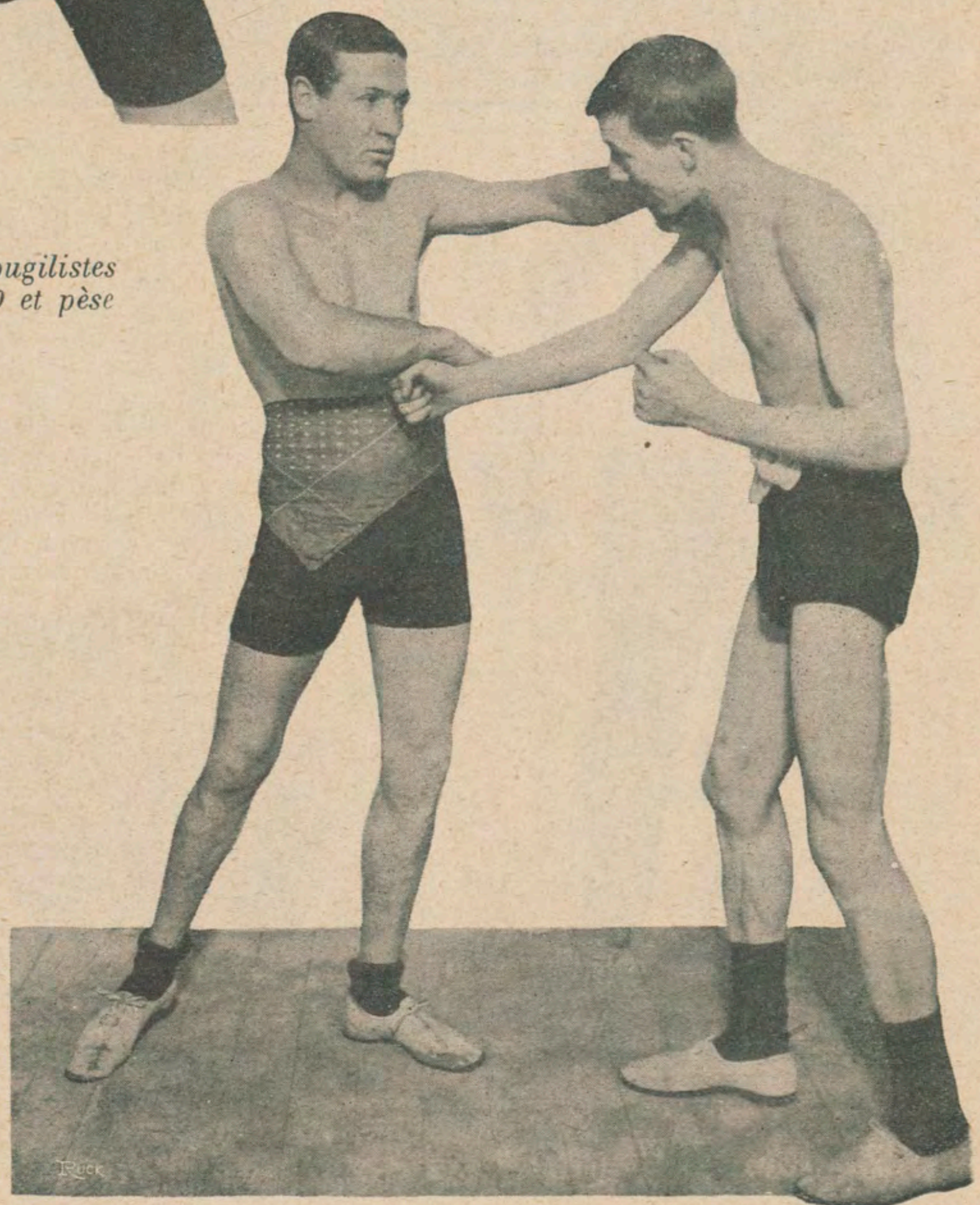
Geo Max ne peut naturellement triompher de ces pugilistes doués d'une science et d'une endurance extraordinaires, mais son énergie lui vaut chaque fois qu'il se bat les ovations du public, qui rend hommage au courage malheureux.

JACQUES MORTANE.



Pat O'Keefe et Peter Brown.

Pat O'Keefe (75 kilos, Anglais) champion d'Angleterre et d'Irlande 1905-1906. Peter Brown (70 kilos, Anglais), champion d'Angleterre 1903-1904.



Jim Watt et Charles Baxter.

Jim Watt (69 kilos, Anglais), champion des comtés du S.-O. de l'Angleterre, qui a lancé un défi à tous les boxeurs français ne pesant pas plus de 72 kilos et Charles Baxter (68 kilos, Anglais).

LE SPORT AU POLE SUD

Par le Docteur Jean CHARCOT

Le docteur Jean Charcot raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* comment, lors de son expédition au Pôle, il distrairait ses matelots en leur faisant faire du sport

UNE des choses les plus importantes pendant l'hivernage est d'entretenir la douce humeur et



Pendant la course.

François Jabet rapporte une pomme de terre au point de départ dans le baquet et se prépare à aller chercher la suivante.

l'entraîn parmi l'équipage. Le jour du 14 juillet, la fête nationale fut joyeusement célébrée dans l'Antarctique. « L'Antarctic Sporting Club » avait organisé sur la banquise une réunion peu banale. Le thermomètre, ce jour-là, marquait 32° au-dessous de zéro et le soleil en plein midi envoyait à peine quelques pâles rayons au-dessus de l'horizon. Pour éviter la monotonie d'une course sur piste on avait décidé de mettre en ligne sur 100 mètres et à un mètre l'une de l'autre, cent pommes de terre. La course consistait à ramasser ces pommes de terre une à une et à les rapporter ainsi dans un récipient placé au point de départ. Cela constituait un effort très intéressant, obligeant les coureurs à faire un parcours de 10 kilomètres en se baissant deux cents fois pour ramasser la pomme de terre et la mettre dans le baquet.



Robert Paumelle-Stewart.

Actuellement soldat au 150^e de ligne à Saint-Mihiel. Classé quatrième dans la course du Pôle.



Le départ de deux concurrents.

François Guéguen et Robert Paumelle. Les trois autres concurrents, Jabet, Rallier du Baty et Dayné attendent leur tour. Le géologue Gourdon, surveille et chronomètre.



François Jabet.

Maître d'équipage du Français, François Jabet a terminé troisième, dans un état de fraîcheur... polaire.



La piste.

*François Guéguen ramassant ses pommes de terre.
Dans le fond, un des appareils du photographe.*



François Guéguen.

*Chauffeur mécanicien, arrivé second
dans cette course plutôt dure. Signe
particulier, officier d'académie.*



Pierre Dayné.

*Guide alpin, vainqueur de l'épreuve.
Pour éviter le gel du nez et des oreilles,
le champion s'est enveloppé la figure
d'une bande de flanelle.*

La première série se court entre le grand Guéguen et Robert Taumelle. Dès le départ les nez commencent à geler, puis ce sont les oreilles et les pommettes des joues, et tout en ramassant leurs pommes de terre d'une main, nos coureurs se frottent de l'autre les parties atteintes avec de la neige. Enfin, la circulation du sang s'établit à mesure qu'ils se donnent plus de mouvement et les figures prennent des teintes rubicondes. Pourtant la buée de l'haleine va se condenser dans la barbe, dans les cils, dans la casquette, et bientôt le grand Guéguen a une tête invraisemblable de père Noël. La transpiration traverse les vêtements, et à la fin de la course nos hommes avaient sur le dos, par-dessus leur tricot, une couche de glace de plusieurs millimètres d'épaisseur.

Voici près d'une heure que la cueillette est commencée. Bientôt il n'y a plus qu'une pomme de terre à ramasser.

Mais c'est celle qui est la plus éloignée du baquet où on doit la rapporter — encore 200 mètres à faire — et le chronométrateur vient de crier qu'une heure vient de s'écouler depuis le départ. La prime de 10 francs ne sera pas gagnée.

Enfin, la dernière pomme de terre allait rejoindre les 99 premières 1 h. 32 s. après le départ. Robert Paumelle continue sa cueillette et ramasse ses 100 tubercules en 1 h. 5 m. 45 s. Tandis qu'à bord l'on frictionne et que l'on fait prendre un grog bien chaud aux deux coureurs, on remet en place les pommes de terre et Jacques Tabet se met en ligne avec Rallier du Baty. Notre Bosco (qui n'a rien d'un dôme je vous prie de le croire) part comme un dératé. Il veut gagner les 10 francs de la prime. Pourtant il doit ralentir vers la fin, et il jetait sa dernière pomme de terre 1 h. 2 m. 50 s. après le signal du départ — tandis que Rallier continue en père peignard et met tranquillement 1 h. 19 m. 52 s. — pour faire ses 10 kilomètres et ramasser ses 100 patates.

Grande animation. Tout le monde revient sur la banquise, voir courir Dayné. Celui-ci saute comme un chamois, il s'est mis un cache-nez et il part à une allure régulière qu'il soutient jusqu'au bout sans défaillance, il va d'abord chercher les pommes les plus éloignées, il demande de temps en temps combien de distance il a parcouru et combien de minutes il a encore pour que l'heure soit passée. Le train est soutenu encore deux minutes. Hardi là!... plus que 3 pommes de terre, et pas éloignées du baquet.

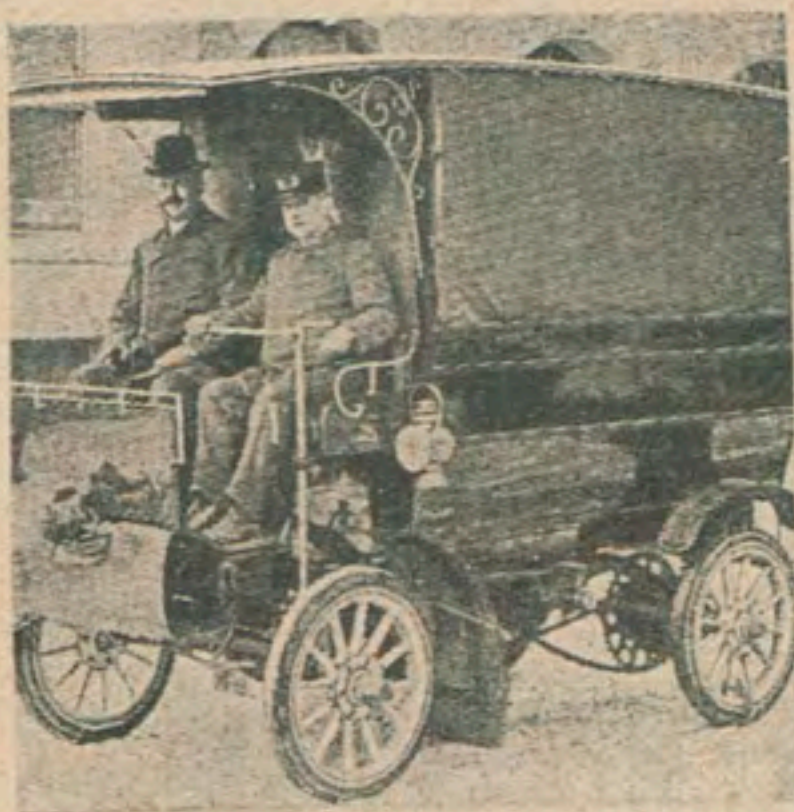
Plus que deux... plus qu'une, mais voici l'heure passée — et c'est 9 secondes après que Pierre Dayné jette sa dernière pomme. Il n'a pas gagné la prime mais je la lui accorde quand même. Il est le vainqueur — il a mis — 1 h. 0 m. 9 s. C'est la consternation chez nos Bretons, qui demandent qu'on fasse une nouvelle épreuve le dimanche suivant.

Après bien des discours et des conseils pour la prochaine fois, tout le monde se réunit pour boire un verre de champagne à la santé du vainqueur et à la réussite de l'expédition antarctique française.

D^r JEAN CHARCOT.

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



La ville de Springfield, dans l'Etat de Massachussets, vient de faire établir des voitures cellulaires automobiles. Nos délégués attendront avec impatience cette innovation en France.

AVANT LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

La grande course d'automobiles de 1907 est entrée, dès à présent, dans la voie de l'organisation. La route sur laquelle elle se disputera n'est pas encore arrêtée mais, déjà, le choix paraît être limité entre quatre circuits, dont deux, tout particulièrement, tiennent la corde, dans cette lutte annuelle qui précède l'épreuve. L'un a pour théâtre les routes de la Seine-Inférieure, l'autre se déroule dans les plaines vallonnées de l'Eure.

La Commission sportive s'est donc, dès maintenant, mise à l'ouvrage, car il ne faut pas se laisser prendre au dépourvu. On sait que, l'an dernier, l'A. C. F. éprouva certains déboires. Les dépenses s'élevèrent de beaucoup au-dessus des prévisions.

Pour éviter le retour de pareille déconvenue, la question avait été agitée de remettre l'organisation aux mains d'un entrepreneur qui eût agi sous le contrôle et la direction de l'A. C. F., mais qui eût pris à sa charge tous les aléas de l'affaire. On ne s'arrêta pas à cette combinaison, dont la dignité de l'Automobile Club eût pu avoir à souffrir, mais la Commission sportive a décidé de confier la direction de l'organisation à un délégué général, choisi par elle et qui assumera sous son autorité la charge et la responsabilité de toute l'organisation. Le choix des commissaires s'est porté sur Victor Breyer.

Nous ne pouvons que les en féliciter tous. Le sens sportif de notre collaborateur, son impartialité, son indépendance de caractère, les qualités d'organisateur dont il a fait preuve en maintes circonstances et sa compétence en matière de courses sur route qui remonte aux premiers Bordeaux-Paris, le désignent plus que tout autre pour une telle fonction.

Dût sa modestie en souffrir, et pour employer une expression qui revient assez souvent sous sa plume, c'est bien cette fois *the right man in the right place*.
F. A. WHEEL.



L'ancien conducteur Werner, qui se fit remarquer dans les grandes épreuves d'automobiles, est maintenant chauffeur de l'Empereur Guillaume II et est devenu, de ce chef, une des notabilités de l'empire. Nous le représentons, à droite, avec son mécanicien.

CYCLISME



Bardonneau, le champion du monde amateurs de demi-fond (1906), vient de faire ses débuts comme professionnel. Mais, étant en ce moment au régiment, il n'a pu s'entraîner convenablement. Il doit faire mieux.

UN NOUVEAU GENRE DE HANDICAP

La direction du Vélodrome d'Hiver vient de faire assister ses habitués à une nouveauté : le handicap par rendement de temps. Elle a été émise du peu d'enthousiasme que mettaient les limités à défendre leur chance dans ces sortes d'épreuves. Aussi, a-t-elle décidé de changer cet état de choses. Maintenant tous les coureurs se mettent sur la même ligne et, suivant le handicap établi d'avance, on les fait partir chacun leur tour.

La grande critique à adresser à ce mode de rendement est l'erreur que l'on commet dans son établissement. On ne semble pas suffisamment se rendre compte que le départ est arrêté que l'homme est donc obligé de se mettre en action et que rendre 3 secondes à un coureur n'a aucun rapport avec un rendement de 45 mètres.

Car si une seconde équivaut à 45 mètres au moment de l'emballage, par contre, au départ, elle n'a pas cette valeur.

Aussi bien, que le rendement soit par distance ou par temps, il y aura toujours des coureurs qui attendront leurs adversaires.

En somme, un seul genre de handicap semble devoir rallier tous les suffrages. Pas un seul coureur ne saurait, à l'avance, quel temps il rend à ses adversaires. Ainsi, tous littéralement avec beaucoup plus d'enthousiasme. Voilà, croyons-nous, la course handicap idéale.
JACQUES MONTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 13 au 19 janvier.

HIPPISME

Dimanche 13 janvier.

Vincennes. — Prix de Courteilles (trot monté, 2.800 mètres) : 1. Delna, à M. Perrin (Boivin); 2. Daphné; 3. Dulcinée. (13 partants.)

Prix de Lessacot-le-Chêne (trot attelé, 2.400 mètres) : 1. Begonia, à M. Courbe (Swissen); 2. Brelan; 3. Cyclone. (10 partants.)

Prix de Carentan (trot monté, 2.800 mètres) : 1. Diavolo, à M. Pauer (Verzele); 2. Chanoinesse; 3. Chancellerie. (11 partants.)

Nice. — Prix des Alpes-Maritimes (haies 2.800 mètres) : 1. Grace Darling, à M. Thiébaux (Parfrement); 2. Orangerie; 3. Marco III. (14 partants.)

Grand Prix de la Ville de Nice (Steeple-chase, 5.000 mètres) : 1. Hanoi II, à M. Vagliano (Burgovne); 2. Jacasse II; 3. Khasnadar (18 partants.)

Mercredi 16 janvier.

Nice. — Prix de S. A. S. le Prince de Monaco (haies, 2.800 mètres) : 1. Magon, à M. Liénart (H. Holt); 2. L'Epave; 3. Orangerie. (14 partants.)

CYCLISME

Dimanche 13 janvier.

Vélodrome d'hiver. — Prix Kimble (handicap, 4.600 mètres) : 1. Rivière; 2. Lignon; 3. Deschamps.

Match Jacquelin Mac Farland. — 1^{re} manche : 1. Jacquelin, 2. Mac Farland, à 2 longueurs. 2^{me} manche : 1. Jacquelin; 2. Mac Farland, à une 1/2 roue.

Match Darragon Nat Butler. — 1^{re} manche (20 kilomètres) : 1. Darragon (15 m. 41 s. 45); 2. Butler (à 2 tours). 2^{me} manche (30 kilomètres) : 1. Darragon, en 23 m. 35 s. 1/5; 2. Nat Butler, à 200 mètres.

ATHLÉTISME

Dimanche 13 janvier.

Prix Lannoy (Versailles à Paris, 43 kilomètres) : 1. Jacqueneau (46 m. 32 s.); 2. Renard; 3. Balton; 4. David; 5. Max. (153 partants. 133 arrivés.)

Challenge de Marche de F. S. A. F. F. (20 kilomètres) : 1. Fantin, en 1 h. 42 m. 15 s.; 2. Rigneux, 1 h. 52 m. 45 s.; 3. Mephisto, 1 h. 54 m. 15 s.

Football Rugby. Le Harlequin F. C. de Londres bat le R. C. de France par 8 points à rien.

Championnats de Boxe anglaise (Professionnels). — Poids légers : Adolphe; Poids moyens : Moreau; Poids lourds : Gaucher.

ATHLÉTISME



Un cross réservé aux scolaires et aux étudiants de Belgique vient d'être couru à Bruxelles. 116 partants. 60 terminèrent, 5 kilomètres. Vainqueurs : Savy, en maillot blanc (à droite sur le cliché) devant Gerondal, etc.

V'LA LES BETISES...

Il était une fois un jardinier qui avait un chien, l'histoire ne dit pas de quelle race il était, ni même s'il en avait une, ce qu'elle nous apprend seulement, c'est que, n'ayant pas soif, il voulait également empêcher ses congénères de boire.

La vénérable U. S. F. S. A. est en train de jouer le rôle du chien de la fable. Au commencement de la saison, l'administration du vélodrome Buffalo annonça son intention de faire disputer sur la pelouse du vélodrome des matches de football association. L'U. S. F. S. A. les interdit, je ne sais pour quelle raison, et, probablement, sans raison, privant ses joueurs du seul terrain sur lequel les spectateurs puissent suivre une partie. La semaine dernière, la Fédération des Patronages annonça à Buffalo un match avec un club anglais. L'U. S. F. S. A. l'interdit. Elle ne voulait pas jouer sur la pelouse de Buffalo, mais elle ne voulait pas que d'autres y jouassent. Mais, comme elle n'avait aucune autorité sur l'une ou l'autre des deux parties en cause, elle menaça, tout bonnement, le Vélodrome Buffalo de le faire disqualifier par l'U. V. F., à laquelle la lie un traité d'alliance et de réciprocité. En sorte que voilà le directeur d'un vélodrome inutilisable 5 mois sur 12, en tant que piste cycliste, qui est mis dans l'impossibilité de s'en servir pour un autre usage, parce que cela ne plait pas aux dirigeants d'une fédération.

C'est ce que, à l'U. S. F. S. A. on appelle encourager le sport!
MARCEL VIOLETTE.

HIPPISME



Fragilité, la jument de P. Woodland, a gagné en obstacles pendant l'année 1906 la coquette somme de 212.075 francs. Cependant, Woodland n'est que quatrième sur la liste des propriétaires vainqueurs.

UNE NOUVELLE INSTITUTION

L'ANNÉE 1906 vient de se clore; et si l'on veut jeter un coup d'œil retrospectif sur les conséquences qu'elle peut renfermer pour l'avenir, on se rendra compte que l'un des principaux éléments susceptibles d'influer sur l'institution des courses en France, est la constitution du Comité permanent consultatif des courses.

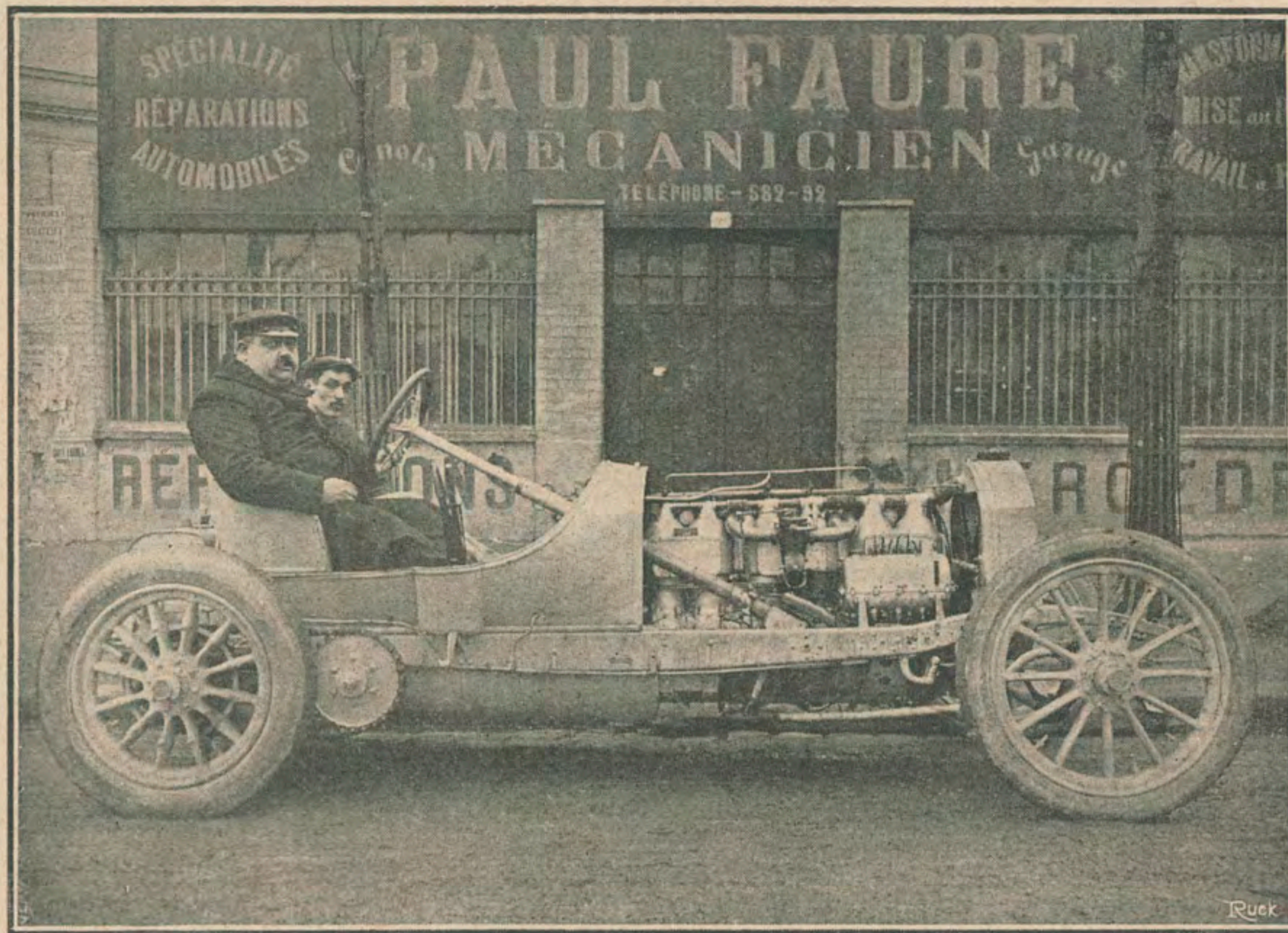
Cette création répond à un besoin évident, dont l'explosion soudaine des bagarres de Longchamp offre une indication indéniable. La démocratisation, dont on a parlé, n'est due, en somme, qu'à la popularité grandissante des courses de chevaux dans un milieu démocratique. Elle ne tend pas, soyez en sûrs, à revendiquer pour les starters et les jockeys, l'élection au suffrage universel. Elle a une signification plus large : par l'éducation qu'il reçoit, et par les institutions politiques qu'il s'est données, le public est habitué à soumettre tout au contrôle de sa raison; il écoute, il obéit s'il comprend, ou tout au moins si on lui fournit des explications; la loi elle-même prend sa force dans les discussions publiques qui entourent son élaboration et dans les interprétations qui règlent son application. Jusque-là, tout ce qui touchait aux courses était entouré d'une voile impénétrable, comme une vieille statue qu'on aurait oublié d'inaugurer. Cet article était modifié, telle décision était prise. Pourquoi? on n'en savait rien. Et le public, prêt à tirer des conclusions hâtives se figurait que les auteurs ne le savaient pas non plus. En somme, la règle était le huis clos, qui, dans la vie ordinaire, est réservé aux crimes de trahison ou aux attentats à la pudeur.

Or, le Comité permanent consultatif des courses a réalisé par la publication du compte rendu de ses séances, un progrès certain. La connaissance de ses discussions contribuera à faire l'éducation du public.

BOIARD.



Les courses du littoral battent leur plein. Tous les sportsmen s'y sont donné rendez-vous. Notre photographie représente M. Vagliano, le propriétaire bien connu, causant avec son entraîneur Woodland.



LA PREMIÈRE SIX-CYLINDRES MERCEDES VENDUE EN FRANCE. Cette voiture, qui fait 180 chevaux, vient d'être achetée 52.000 francs par M. D'Aurelles de Paladine, comme voiture... de tourisme. Au volant, l'excellent conducteur Paul Faure.

La Vie au Grand Air

L'exposition de Londres

A l'exposition mentionnée plus haut, il y avait cent sept étalons, provenant tous en général, de bons élevages et quoique les prix offerts ne soient pas encourageants pour les éleveurs, il y avait néanmoins d'excellents reproducteurs.

Il y avait aussi deux ou trois chevaux de naissance étrangère; je dis de naissance étrangère, et je devrais ajouter de sang anglais; la Nouvelle Zélande, l'Allemagne et l'Amérique étaient représentées, la première possédait un étalon magnifique dans Gold Medallist, que d'aucuns considéraient comme un des meilleurs types de reproducteur.

La classe dite « meilleur groupe de trois ani-

maux par le même reproducteur hunter pur sang ou enregistré », contenait de très bons lots. La place d'honneur appartient aux trois animaux magnifiques par Walles, à Lord Middleton.

Le fameux reproducteur irlandais, Red Prince II fut également représenté par plusieurs produits de qualité.

Les Hunters Il se peut que l'événement le plus important de l'année, à Dublin par rapport à la section des « Hunters », soit l'exposition de la Royal Dublin Society, à Dublin, qui eut lieu pendant la dernière semaine d'août et qui est devenue très populaire en Angleterre.

Treize à quatorze cents chevaux environ furent énumérés dans le catalogue

Le championnat dans la section d'étalons fut gagné par Red Prince II; c'est un cheval de beau tempérament, de vigueur immense, possédant beaucoup de style et de qualité. Il a maintenant dix-sept ans, et est singulièrement frais pour son âge; il fut élevé dans la province de Kildare, en Irlande; il est par Empress et Kendal; la première est par Blood Royal; le dernier par Ben d'Or. Comme preuve de sa qualité excellente,

on peut mentionner que son fils, Red Sahib (par Hindoo Girl et Tacitus) obtint le prix réservé. Lesterlin, un fils de Gallinule, a également démontré qu'il était un bon reproducteur; en effet, le sang de Gallinule se faisait fortement remarquer à cette exposition. Comme preuve de l'intérêt que l'on montre à l'élevage de pur sang en Irlande, on peut ajouter que la classe pour poulain d'un an réunit quarante-trois inscriptions, et celle pour pouliches cinquante-deux inscriptions.

G. HOROWITZ.

Londres, janvier 1907.

(D'après *Farmer and Stockbreeder Year Book*, 1907).



Battlement.

Etalon pur sang, appartenant au général-major Jago-Trelawny. Il est dans l'établissement Cordrenick Stud Farm, en Angleterre. Nombre de ses produits ont été primés en 1906 dans les classes de poulains et de pouliches.

CONCOURS N° 6 & Résultats LES CHASSIS

La solution de ce concours était la suivante :

- 1° Delage
- 2° Hotchkiss
- 3° Mors
- 4° Westhinghouse
- 5° Gladiator
- 6° Martini

Nous avons reçu 1.943 réponses pour ce concours, qui a semblé beaucoup intéresser tous nos lecteurs, ce dont nous sommes très satisfaits. Contrairement à ce que nous pensions, de nombreuses solutions nous sont parvenues de province et de l'étranger. Les constructeurs doivent être fiers de constater que leurs châssis jouissent d'une telle renommée.

Voici le palmarès de ce concours :

1^{er} Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 20 francs: M. Derne-ment, 72, rue Taitbout (Paris).

2^e Prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*: M. Cumenge, 27, rue Ménard, Nîmes (Gard).

3^e Prix : Un porte-crayon argent contrôlé: M. Paul Jacquot, 22, avenue de la Garenne, Nancy (Meurthe-et-Moselle).

MENTIONS

Solutions justes

W. Balmer, A. Rivoire, P. Sermensan, M. Berton, Corinoulis, A. Laverne, Halleus, Tèni, A. Sivan, G. Loyer, A. Blin, P. Ginoulhac, G. Redouté, V. Darniat, C. Séguin.

AVEC 5 POINTS.

Berteville, G. de Guerdavid, P. Moissonnier, Y. Kulmann, Minoret, M. Reigneau, F. Blanchard, P. Alibert, G. A. Mercie, V. Constant, Gr. Fleury, Fontaine, J. Marie, E. Gallet, Eband, Y. Danet, M. Trotet, M. Petit, Y. Raymond, Ducros, E. Ducarré

AVEC 4 POINTS.

H. de Pavant, E. Maechler, Ch. François, A. Herbemont, E. Bonsergent, E. Legrand, Guilleméau, Lippmann, E. Michel, A. Alibert, M. Listle, Linden, J. Revel, Breal, O. Brossard, M. Mallet, J. Gallès, J. Meré, Bertelet.

AVEC 3 POINTS.

M. Dayez, Y. St-Olive, A. Oudard, C. Bertrand, Planchon, F. Broize, F. Burke, Vallier, E. Carré, J. Renault, O. Brun, Pasquier, A. Meyer, Prévost, Profit, Chultz, Rigaud, Torre, Y. Régner, Marion, Vacher, A. Veron, M. Martin, Perrin.

AVEC 2 POINTS.

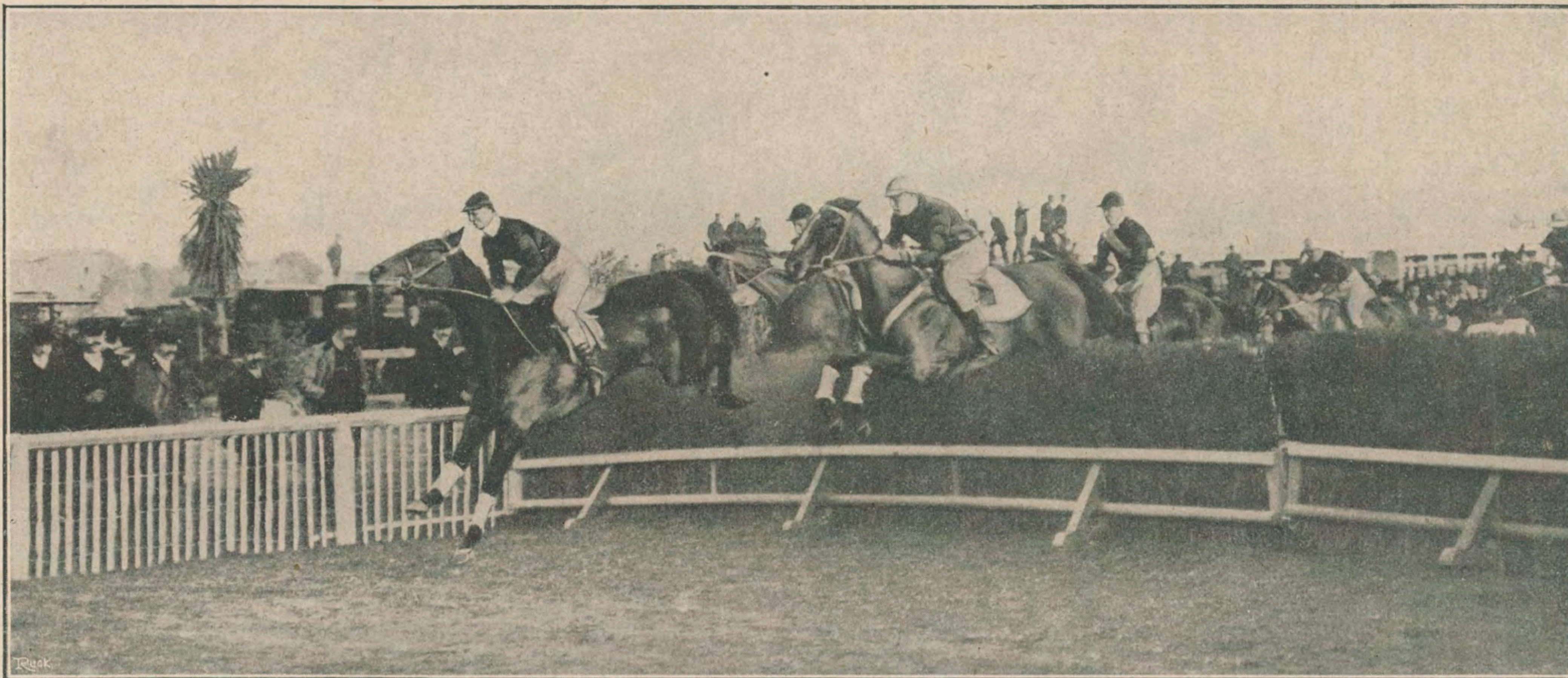
M. Cadellier, O. Durieux, A. Perras, R. Fidèle, A. de Luppé, Révaut, G. Rey, Berton, Marnier, Bertin, Martinet, Vallet, Keffer, R. Rondelet, Lebreton.

Nous rappelons que nous donnerons les résultats du concours des multiplications le 9 février, que nous recevrons les réponses du concours des boxeurs jusqu'au 9 février et que nous publierons la solution dans le numéro du 23 février.

LES COURSES DE NICE

Par R. de VILLETANEUSE

Le meeting de Nice se termine aujourd'hui Il a brillamment réussi Cannes et Pau vont succéder et recevoir la visite des cracks



Orangerie.

L'Epave.

Lauzuna.

Magon.

Oubliette.

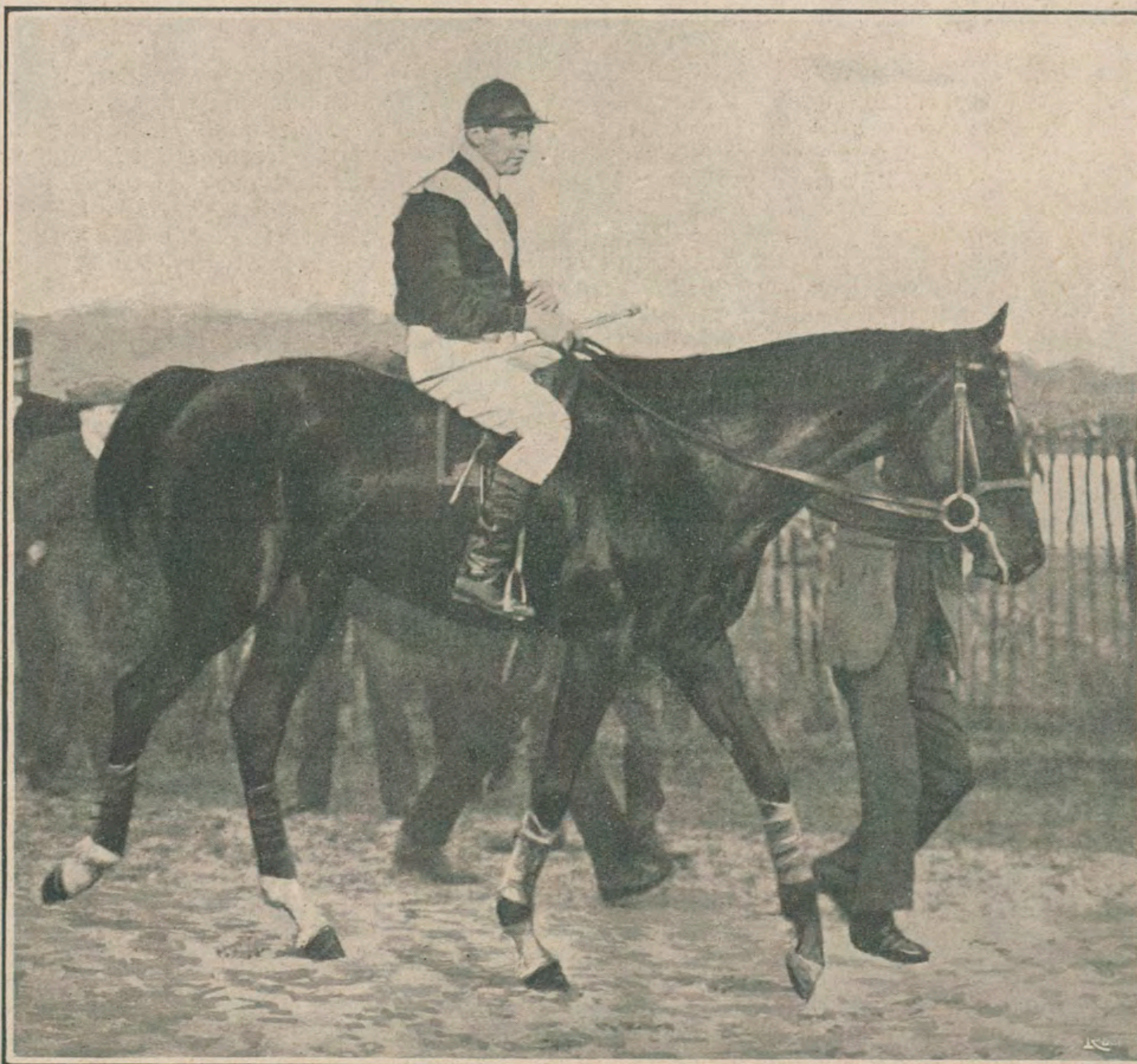
Midinette II

Le Prix de S. A. S. le Prince de Monaco (haies 10.000 francs, 2.800 mètres). Le saut d'une haie.

Orangerie a fait le jeu jusqu'au dernier tournant. Le Magon passait sans difficulté et terminait à trois longueurs devant l'Epave. Orangerie troisième, à une longueur.

COMME tous les ans, après avoir émigré à Pau puis à Marseille, nos chevaux d'obstacles de Maisons Laffitte et de Chantilly sont allés tenter la fortune à Nice, avant de rejoindre leurs centres d'entraînement respectifs par le chemin des écoliers qui serpente à travers l'hippodrome de la Napoule et s'en revient dans le Béarn. Cet exode hivernal, contre lequel s'élèvent bien des joueurs parisiens qui s'estiment trop longtemps privés de leur distraction favorite, permet généralement aux sportsmen d'établir d'intéressantes comparaisons basées sur les performances des chevaux. Il convient de noter en effet que chaque année, si certaines bêtes maniables ne sont, au cours de ce long déplacement, sujettes à aucune défaillance d'autres animaux plus nerveux ou moins ménagés savent déjouer les prévisions de victoires qui semblaient les plus autorisées, alors que des comparses remportent des succès qu'ils avaient vainement cherchés dans la région parisienne. Fatigues du voyage, modifications dans le régime, influences du climat et de la saison, différences dans la configuration des pistes, changement de terrain, passage pour les débutants de la troisième à la quatrième année, autant de causes pouvant agir en bien ou en mal sur le tempérament et les aptitudes des sujets, autant de matières à discussions, autant d'éléments de recherches et d'études.

Heureuses modifications au programme Cette année encore, la Société, que son distingué président, M. Camille Blanc, dirige avec une rare compétence, a tenu mieux que ses promesses, et l'on peut écrire, dès aujourd'hui, que les modifications apportées au programme général, après avoir été justement appréciées, ont donné les heureux résultats qu'il était permis d'en attendre. Deux réunions, comportant l'une et l'autre quatre épreuves, ont été ajoutées en effet aux huit réunions données l'année dernière et si deux steeple de 20.000 francs et de 12.000 francs, le Grand Prix de Monaco et le Prix du Littoral ont été supprimés, si deux autres steeple, le Prix d'Essai et le Prix des Palmiers ont été ramenés de 10.000 francs et de 5.000 à 4.000 francs chacun, le Prix Masséna, un steeple de 4.200 mètres et le Prix de Monte Carlo une course de haies handicap de 3.000 mètres ont été portés de 4.000 à 8.000 francs et de 25.000 à 40.000 francs, et une somme de 94.000 francs a été affectée à la création de dix épreuves nouvelles. Ces divers remaniements ont



Magon.

M. b., 5 ans, 63 kilos, par Bocage et Overdu, à M. Ch. Liénart, monté par H. Holt, entraîné par Ch. Carter, gagnant du Prix de S. A. S. le Prince de Monaco.

La Vie au Grand Air

eu pour effet d'augmenter de 74.000 francs le montant des allocations offertes sur l'hippodrome de Nice. Alors que l'an dernier les steeple chasers avaient eu 185.600 francs et les hurdle racers 86.500 francs à se disputer, soit au total 272.100 francs, ils ont eu à se partager, au cours de la présente campagne, les premiers 222.600 francs et les seconds 123.500 francs, soit au total 346.100 francs.

On remarquera que les proportions établies entre la nature des épreuves et le montant des sommes réparties n'ont pas changé : les concurrents ont toujours la moitié des prix à courir sur les haies, soit 20 courses, et les vainqueurs sur les gros obstacles des 20 autres courses bénéficient encore d'un excédent identique de 99.100 francs. Il importe de signaler aussi, outre le désir louable d'accorder une rémunération au cheval arrivé quatrième, une tendance très nette, de la part de la Société des Alpes-Maritimes, à augmenter le nombre des handicaps, par rapport aux épreuves à poids pour âge : au programme actuel, il n'existe pas moins de 13 courses de l'espèce, dont 6 sur les steeple et 7 sur les haies, contre 8 seulement inscrites au précédent programme. Le succès remporté par le Grand Prix de la ville de Nice ne doit pas être étranger à ce penchant.

Cette épreuve désormais classique, qui, depuis 1902, se court sur 5.000 mètres, a toujours réuni des champs nombreux. L'année dernière Dandolo, monté par Burgoyne, la remportait d'une courte encolure sur

Moulin Neuf, Etincelle II et 20 autres compétiteurs ; cette année, Hanoï II, piloté aussi par Burgoyne, a triomphé par une demi-longueur de Jacasse qui précédait elle-même d'une encolure Khasnadar et 15 autres rivaux. En 1905 Le Matin avait battu 14 concurrents ; en 1904

Killarney 24, et en 1903 Clerval 16 ; en 1902, enfin, Gratin, qui inaugurait le parcours des 5.000 mètres, laissait derrière lui un lot de 20 chevaux ; quatre ans auparavant, sur le parcours des 4.000 mètres qui se couvrait pour la première fois, Detonator, bénéficiant du distancement de Savoyard n'avait triomphé que de 7 concurrents, mais l'épreuve alors n'était pas un handicap et l'allocation s'élevait encore à 20.000 francs.

Depuis 1876, trois chevaux de quatre ans seulement, Jacinthe la première l'année, Sémiramis en 1900 et Haut Brion en 1901 ont inscrit leur nom sur la liste des gagnants du Grand Prix de la Ville de Nice. Cette année d'ailleurs, Lapis Lazuli, le compagnon de box du vainqueur, représentait seul la génération. Moins heureux que l'an passé, Moulin Neuf, qui tentait la chance pour la quatrième fois, a été laissé

au poteau, et Etincelle II est tombée sur le plat ; quant à Le Matin, il s'est cassé la jambe et a dû être abattu.

C'était la deuxième fois qu'Hanoï II triomphait sur les gros obstacles : il avait en effet remporté l'avant veille sa première victoire en steeple, sur d'Epernon et Omar, dans un prix de cinquième série.

R. DE VILLETANEUSE.



Grain d'Or
Sté Générale Péterhof II Moulin Neu

Lapis Lazuli Cabriole Le Sphinx

Le Prix de l'Esterel (steeple chase handicap 4.000 fr. 3.400 m.), Nice 18 janvier.

Gagné par Le Sphinx, à M. L. Mérino (A. Carter), devant Péterhof II et Lapis Lazuli.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Nous avons souvent répété à nos lecteurs que la *Revue internationale des valeurs de Placement* était un complément nécessaire de nos articles dans la *Vie au Grand air*. Il y a là une question de principe et une nécessité matérielle.

En principe, ces causeries ne parlent que de placements sûrs, ordinairement à intérêts fixes. Le sportsman qui nous lit a tous les jours l'occasion de risquer son argent dans les sports qui l'intéressent ; quand il veut engager son argent, il préfère le faire sur un terrain qu'il connaît parfaitement et quand il s'occupe de finances, c'est pour placer sûrement et constituer des réserves disponibles à tout moment.

Matériellement, la place dont nous disposons ici est trop réduite pour nous permettre d'examiner les valeurs en vogue qui sont généralement des valeurs aléatoires. Il en résulte que pour connaître tous les conseils que nous donnons à nos clients, il faut lire la *Revue Internationale*, dont le format nous permet de parler des placements sûrs et aussi des placements à plus-values.

Voici un exemple qui démontre l'utilité, pour nos lecteurs, de rester en rapports plus fréquents et plus complets avec nous que par ces courtes causeries :

Dans le numéro 430, du 15 décembre dernier, répondant par la *Petite Correspondance* à « L. Dirigeable, Nantes » qui nous demandait comment placer 25.000 francs, nous indiquions entre autres : 100 actions de Mello privilégiées 7 0/0 au prix de 27 francs. Depuis l'un mois, la *Revue* avait donné dès le commencement de novembre, des renseignements détaillés sur la *Société de Mello*, sur les grandes richesses en caoutchouc, sur le bon fonctionnement de son exploitation et sur ses gros bénéfices. Mais si bonne qu'elle fût, l'action de Mello ne rentrait pas tout à fait dans les valeurs de toute sécurité qui sont l'objet de nos causeries, et si nous l'indiquions éventuellement

dans la petite correspondance, c'était pour répondre à une demande précise.

Ce te même action de Mello que nous recommandions le 15 décembre à 27 francs, va être introduite à la Bourse de Paris au prix de 45 francs, et, dès le 10 janvier, vingt maisons de la place s'en occupaient avec un tel luxe de publicité que bientôt personne n'ignorera plus ce titre.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* avaient un intérêt évident à connaître par la revue, deux mois et demi avant le grand public, un titre destiné à une plus-value aussi importante, plus-value qui, d'après toute la presse financière, n'est que la préface des plus-values futures.

Devons-nous ajouter que, jusqu'au jour de la cote en Bourse, nous pouvions en céder à 45 francs, mais qu'ensuite le cours coté fera seule loi ?

Par exception, nous avons parlé aujourd'hui d'une valeur industrielle, mais cette action à le privilège d'un intérêt cumulatif de 7 0/0, ce qui lui assure une place d'honneur dans les bons portefeuilles.

PETITE CORRESPONDANCE

J. H. Rouen. — Sur la question du cuivre, la circulaire H. Merton et Cie, de Londres, fait autorité ; elle dit que le prix du métal ne cesse de monter (108, 17) malgré une légère augmentation des stocks en Europe. Il y a disette de bonnes marques de cuivre raffiné en Amérique. Donc, aucun symptôme de baisse. On ne montera cependant pas indéfiniment et les cours des grandes mines sont très haut. Nous préférons les cuivres jeunes. Nous vous avons déjà documenté sur New-England and Clifton, une des meilleures mines de l'Arizona ; voici quelques détails sur la Dominion Copper, située en Colombie Britannique, à côté de la célèbre Granby : Capital 5 millions de dollars en actions de 10 dollars chacune. La cote à Londres est actuellement de 8 dollars, mais elle aura sans doute monté quand ce numéro paraîtra. La direction de la mine croit qu'elle pourra distribuer, à partir du second semestre de 1907, un dividende de 25 0/0 par trimestre, grâce à la nouvelle fonderie en construction qui va être terminée et grâce aux économies réalisées dans la production. Elle estime que son prix de revient ressortira au maximum à 8 cents par livre

de cuivre, alors que le cours actuel du métal en Amérique est de près de 25 cents la livre.

Si cette affaire, qui paraît brillante, vous intéresse, nous vous adresserons tous les documents utiles. Vous en trouverez une bonne partie dans la *Revue Internationale* du 12 janvier, pages 3 et 15.

R. W., Toul. — Les Acieries de Longwy sont, en effet, une des meilleures entreprises métallurgiques de votre région. Elles viennent de s'unir aux Roehling Frères, de Sarrebruck, pour exploiter, d'une part, la concession de minerai de fer de Vallerog dans l'Orne, et, de l'autre, les concessions houillères des Roehling dans la Wurm. Longwy est aussi intéressé dans une houillère de la Campine belge. Vous pouvez mettre en portefeuille.

Comme obligations, choisissez les Union des Tramways 4 0/0, que vous pouvez acheter au-dessous de 160 fr. Le coupon, étant net d'impôts, représente un placement à 4,35 0/0, sans compter la prime de remboursement. C'est un placement de toute sécurité, avec plus-value probable de plus de 40 fr. par titre.

I. V. O., Nice. — La plupart des obligations américaines négocient en titres de 500 dollars ou 2.600 fr. environ, mais quelques-unes ont des coupures de 100 dollars ou 526 fr. par exemple : la Puebla Tramway Light and Power Co que nous recommandons. Le titre au nominal de 526 fr. se vend 160 fr. environ et rapporte 5 0/0 net, ou 26 fr. C'est un revenu de 5 1/2 0/0 parfaitement solide et assuré ; avec la perspective d'une plus-value sur le capital de plus de 10 fr. par titre, lorsque ces obligations, comme toutes les similaires, gagneront le pair. Nous ne connaissons pas d'obligations de Chemins de fer américaines divisées en coupures de 100 dollars, elles sont même plus habituellement de 1.000 dollars que de 500 et classées en très grande majorité dans les portefeuilles des millionnaires, ce qui explique l'importance du titre.

R. de V. 45. Oui, nous avons recommandé la Motor Cab comme une des plus sérieuses affaires du groupe de Londres. Vous pouvez encore acheter. Les actions Union des Tramways rapportent 5 fr. sur un nominal de 75 fr. et sont cotées à Bruxelles 85 fr.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Co,
9, rue Pillet-Will, Paris